
Автомобиль
7
1950

ПРОЛЕТАРИИ ВСЕХ СТРАН, СОЕДИНЯЙТЕСЬ!

Автомобиль

ОРГАН МИНИСТЕРСТВА АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА РСФСР

7
ИЮЛЬ
1950

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ

XXVIII ГОД ИЗДАНИЯ

ОБЕСПЕЧИТЬ ВЫСОКОЕ КАЧЕСТВО РЕМОНТА НОВЫХ МОДЕЛЕЙ АВТОМОБИЛЕЙ

Наша автомобильная промышленность вскоре после окончания Великой Отечественной войны приступила к массовому производству новых моделей автомобилей на базе последних достижений техники.

Высокие эксплоатационные качества новых моделей автомобилей позволили работникам автотранспорта установить для них повышенные нормы межремонтных пробегов по сравнению со старыми моделями. Но и эти нормы могут быть перекрыты путем повышения качества технического обслуживания и ремонта автомобилей.

В настоящее время новые модели автомобилей, выпущенные в послевоенные годы, заканчивают свой первый эксплоатационный цикл и начинают поступать в капитальный ремонт. В связи с этим перед работниками авторемонтных заводов и мастерских встает ответственная задача — успешно подготовиться к ремонту и начать качественно ремонтировать новые модели автомобилей. При освоении ремонта необходимо учесть применение заводами автопромышленности новых технологических процессов обработки, новых материалов, а также наличие принципиальных конструктивных изменений в агрегатах и деталях автомобилей.

Подготовка к ремонту новых моделей автомобилей проводится во многих министерствах и ведомствах с начала прошлого года, в том числе в Министерстве автомобильного транспорта РСФСР (трест «Росавторемонт»), в Управлении авторемонтными заводами Мосгорисполкома, в министерствах заготовок, строительства предприятий тяжелой индустрии и других.

Трестом «Росавторемонт» проделана большая работа в части разработки технической документации и конструкций оснастки, обучения кадров, изготовления приспособлений, приборов и специального инструмента, технологической планировки цехов и участков, дооснащения цехов необходимым специализированным оборудованием и др.

Автомобили, выпускаемые из капитального ремонта, должны отвечать тем же требованиям, что и новые автомобили, независимо от того на каком авторемонтном предприятии производился их ремонт. В связи с этим совершенно очевидна необходимость разработки унифицированной передовой технологии ремонта и более широкого ее применения.

Правильно поступил трест «Росавторемонт», сосредоточив разработку и уточнение технической документации на двух крупных московских авторемонтных заводах. В результате работы, проведенной на этих заводах, остальные заводы треста в начале 1950 г. были обеспечены единой технической документацией.

Большую помощь заводам в разработке технической документации оказал Центральный научно-исследовательский институт автомобильного транспорта (ЦНИИАТ).

Однако обеспечение авторемонтных заводов качественной документацией является лишь началом успешной подготовки их к ремонту новых моделей автомобилей. По мере разработки конструкций приспособлений, приборов и инструмента необходимо обеспечить их своевременное и качественное изготовление. Заводы должны изготовить стенды для разборки, сборки агрегатов и испытания их под нагрузкой, специальный режущий и мерительный инструмент, различные приспособления и приборы для сборочных работ и ремонта деталей. Такая работа проводится на ряде заводов, и, в частности, на 1-м МАРЗе, где изготовлено более 50 наименований оборудования, внедрено в производство более 120 различных приспособлений и приборов и до 200 наименований специального инструмента.

За подготовкой производства должна следовать рациональная его организация. От тупикового метода ремонта агрегатов и автомобилей новых моделей, принятого на некоторых заводах в начале освоения, необходимо постепенно переходить к ре-

монту их на потоке, без ущерба для выполнения основной производственной программы.

Подготовка к производству ремонта новых моделей автомобилей требует дооснащения заводов специальным оборудованием, в том числе установками для высокочастотной закалки деталей, блокорасточными, хонинговальными, протяжными, шлицешлифовальными и другими специальными станками.

Внедрение в производство ремонта новых моделей автомобилей, при непрерывном росте основной программы, связано с изысканием дополнительных площадей для установки нового оборудования, стендов, а также для новых складских помещений.

Ценную инициативу в этом отношении проявил 1-й МАРЗ, который в отличие от принятой на большинстве авторемонтных заводов технологии окраски целого автомобиля перешел на более совершенную технологию окраски отдельных агрегатов. Это позволило отказаться от громоздких окрасочных камер, высвободить более 600 м² производственной площади и в то же время улучшить качество окраски автомобилей.

Значительная работа по подготовке к ремонту новых моделей автомобилей проделана также автотранспортными управлениями и авторемзаводами других министерств и ведомств.

На авторемонтных заводах Мосгорисполкома освоен ремонт автомобилей ГАЗ-51, М-20 «Победа» и «Москвич». На одном из заводов приступлено к ремонту двигателей ЗИС-120. В связи с возникшей необходимостью ремонта дизельных двигателей ЯАЗ-204 на заводе АРЕМЗ создается специальный цех, оснащенный необходимыми приборами и стендами.

Заводы Министерства заготовок занимаются пока ремонтом двигателей ГАЗ-51 и ЗИС-120. Количество отремонтированных двигателей непрерывно увеличивается. Если за 1949 г. было отремонтировано, примерно, 900 двигателей, то в этом году такое же количество двигателей выпущено из ремонта в течение первого полугодия. К капитальному ремонту автомобилей заводы приступят в ближайшие месяцы.

Задача в настоящее время состоит в том, чтобы ускорить темпы освоения ремонта не только новых двигателей, но и новых моделей автомобилей в целом, и не только ГАЗ-51 и ЗИС-150, но и других грузовых и легковых автомобилей. Нельзя, в частности, признать нормальным такое положение, что 1-й Ленинградский авторемонтный завод не развернул по настоящему организацию нового производства, выпускает крайне мало двигателей и не перевел на конвейер сборку автомобилей ГАЗ-51.

Известно, что ритмичность работы авторемзаводов зависит прежде всего от освоения ремонта широкой номенклатуры автомобильных деталей. Между тем на многих заводах (Воронежский, Саратовский и др.) резко отстает освоение ремонта деталей автомобилей ГАЗ-51 и ЗИС-150.

Для повышения качества ремонта и снижения себестоимости необходимо как можно скорее внедрить новую технологию ремонта деталей на всех заводах. Термообработка токами высокой частоты, контактно-стыковая сварка, хромирование, электролитическое осталивание, электрометаллизация и другие передовые способы ремонта деталей, уже внедренные на ряде заводов, должны быть применены всеми авторемонтными заводами.

Необходимость наиболее эффективного использования новых моделей автомобилей в эксплоатации выдвигает задачу широкой унификации технологических процессов и стандартизации деталей ремонтных размеров. Нужно разработать и утвердить единые для всех ведомств технические условия на контроль и сортировку деталей, на ремонт, сборку и испытание автомобилей. Единые технические условия позволят стандартизировать ремонтные размеры деталей, что, в свою очередь, облегчит эксплоатацию автомобилей (в частности, замену деталей при текущем ремонте) и даст экономию запасных частей.

Заводы автопромышленности должны обеспечить выпуск стандартных деталей ремонтных размеров в достаточных количествах. При разработке стандарта в ЦНИИАТе надо предусмотреть такую номенклатуру запасных частей ремонтных размеров и такие их размеры, которые обеспечат многократное использование дорогих и сложных деталей автомобиля, продление сроков их службы и повышение качества ремонта.

Автомобильная промышленность должна выпускать больше тонкостенных вкладышей, поршней, поршневых колец и других дефицитных деталей в полном ассортименте, требуемом для целей эксплоатации и ремонта. Необходимо также наладить выпуск, в качестве запасных частей, электроприборов, резиновых изделий и др., изготовляемых заводами-смежниками.

Сроки службы автомобилей зависят прежде всего от культуры их обслуживания и ремонта. Авторемонтники должны не только успешно подготовиться к ремонту новых моделей автомобилей, рационально использовать оборудование и широко применять новую технику, но и всемерно повышать качество ремонта, в том числе путем повышения культуры производства. Нельзя мириться с тем, что до сих пор на ряде заводов грязно в разборочных цехах, захламлены механические цехи, нет порядка в складских помещениях.

Неправильная регулировка механизмов, неудовлетворительные крепежные работы, небрежная окраска кузовов должны быть изжиты окончательно. Любой авторемонтный завод с первых же дней освоения ремонта новых моделей автомобилей должен выпускать продукцию такого качества, чтобы каждый отремонтированный грузовой или легковой автомобиль работал больше существующих норм пробега до среднего и капитального ремонтов и чтобы вместо рекламаций заводы получали благодарности от работников автохозяйств.

Руководители, партийные и профсоюзные организации авторемонтных заводов и мастерских обязаны возглавить творческую инициативу и трудовой энтузиазм рабочих и инженерно-технических работников для успешного освоения ремонта новых моделей автомобилей.



РЕЗЕРВЫ ПЕРЕВЫПОЛНЕНИЯ ПЛАНА И СНИЖЕНИЯ СЕБЕСТОИМОСТИ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ

ОПЫТ РАБОТЫ АВТОКОЛОННЫ № 18 МОСОБЛАВТОТРЕСТА

Канд. эконом. наук И. ВЕРХОВСКИЙ

Важнейшим условием выполнения и перевыполнения плана перевозки грузов, снижения себестоимости и повышения рентабельности работы является всемерное использование внутренних ресурсов, имеющихся в каждом автохозяйстве.

Каким важным источником увеличения перевозок могут служить внутренние ресурсы убедительно показывает опыт работы автоколонны № 18 Мособлавтотреста Министерства автотранспорта РСФСР.

Автопарк колонны состоит из автомобилей ЗИС-5 и ЗИС-8. Средний пробег одного списочного автомобиля ЗИС-5 с начала эксплоатации составляет 171 тыс. км, а пробег от последнего капитального ремонта — 49 300 км.

Материально-техническая база автоколонны такая же, как и в большинстве средних автохозяйств; ходовые автомобили хранятся на открытой площадке; имеется цех технического обслуживания с хорошо оборудованным электрокарбюраторным отделением и небольшая авторемонтная мастерская.

Условия работы автоколонны типичны и для других автохозяйств системы Министерства автомобильного транспорта РСФСР. В этих условиях автоколонна добилась больших успехов и вышла в ряды передовых предприятий министерства.

Коллектив автоколонны выполнил план 1949 г. к 32-й годовщине Великой Октябрьской социалистической революции. В IV квартале 1949 г. автоколонне были присуждены переходящее Красное знамя министерства и ВЦСПС и первая премия. Выполнение плана характеризуется следующими цифрами: план грузовых перевозок по тоннам выполнен на 121,7%, по тонно-километрам на 124,3% при перевыполнении плановых показателей по коэфициентам использования парка (101,3%) и использования пробега (119,4%). Себестоимость тонно-километра снижена с 74,3 коп (по плану) до 61,1 коп. По пассажирским перевозкам план выполнен на 118,4%, а фактическая себестоимость к плану составила 92,3%.

Перевыполнение плана грузовых перевозок за 1949 г. на 490 тыс. т-км достигнуто главным образом благодаря повышению производительности работы автомобилей.

Выработка на машино-час работы составила 134,6% к плану (37,7 т-км против 28,0 т-км по плану). Фактическая выработка на машино-день работы составила 392 т-км (126,5% к плану), а выработка на списочный автомобиль — 92 тыс. т-км (127,2% к плану).

Высокие показатели выработки подвижного состава являются результатом повышения коэфициента использования пробега автомобилей и значительного перевыполнения плана использования прицепов.

Коэфициент технической готовности прицепов в 1949 г. составил 0,94, коэфициент их использования 0,86 (следует отметить, что 8% рабочего времени потеряно в простоях, главным образом из-за неблагоприятных дорожных условий). Коэфициент использования пробега автопоездов был равен 0,92.

Перевыполнение плана перевозок в автоколонне сочетается с экономным расходованием материальных средств. Плановая себестоимость в 1949 г. снижена по всем основным статьям за исключением зарплаты шоферов. Важнейшую роль в этом сыграло рациональное использование прицепов, что наглядно характеризуется данными, приведенными в табл. 1.

Таблица 1

Показатели себестоимости перевозок

Статьи себестоимости	Стоимость 1 т-км, коп.				
	Плановая	Фактическая			
		в среднем по автоколонне	по одиночным автомобилям	по автопоездам	в т. ч. по прицепам[1]
Зарплата шоферов с начислениями	14,40	16,82	28,00	6,10	1,24
Топливо и смазка	16,70	9,82	13,34	6,43	2,81
Автошины	7,74	6,02	7,97	4,15	2,93
Техническое обслуживание и ремонт	15,60	12,25	16,75	7,93	0,75
Амортизация	4,66	3,65	4,88	2,40	0,95
Общебазовые и цеховые расходы	13,20	12,86	17,86	8,07	1,84
Итого	74,30	61,42	88,80	35,08	10,52
% к плановой себестоимости	100,0	82,6	112,0	47,0	14,2

[1] Получено расчетным путем.

Успешному использованию прицепов во многом способствовало закрепление их за определенными автомобилями. Передовые шоферы автоколонны тт. Тюренков, Клопов и др. регулярно в течение 1949 г. работали на автопоездах, значительно перевыполняя все плановые задания.

Автопоездами выполнено 51,2% всего объема перевозок при выработке на один списочный автопоезд (ЗИС-5 с трехтонным прицепом) в среднем 222 тыс. т-км, причем каждым прицепом выработано за год 108 тыс. т-км.

Немалое значение в этом деле имела разъяснительная работа, проведенная среди основной клиентуры. Клиентам доказывалось большое экономическое преимущество перевозки грузов автопоездами, так как при такой перевозке дается значительная скидка с тарифных ставок за 1 т-км. Кроме того, при перевозке автопоездами можно не только укрупнять отправляемые партии груза, но и вдвое сокращать количество агентов, необходимых для его сопровождения.

Была проведена также большая работа по ликвидации порожних пробегов. Для этого, в первую очередь, используются предусмотренные тарифами преимущества, получаемые грузоотправителями при загрузке автомобиля в прямом и обратном направлениях.

Эти мероприятия обеспечили перевыполнение планового задания по коэфициенту использования пробега на 19,4%.

Большая разница в себестоимости перевозок на одиночных автомобилях и автопоездах обусловлена также тем, что автопоезда работали на большем расстоянии и при более высоком коэфициенте использования пробега, т. е. в условиях эксплоатации, более благоприятных для снижения себестоимости. Это наглядно показано в табл. 2.

Таблица 2

Сравнительные показатели работы автомобилей и автопоездов

Наименование показателей	По плану	Фактически		В среднем по автоколонне	В % к плану
		одиночные автомобили	автопоезда		
Коэфициент использования пробега	0,711	0,818	0,919	0,85	119,4
Коэфициент использования грузоподъемности	0,958	0,933	0,919	0,926	96,6
Время в наряде в сутки, час.	11,1	10,2	10,8	10,4	93,7
Среднее расстояние перевозки, км	24,3	15,4	61,5	24,9	102,4
Средняя техническая скорость, км/час.	17,8	19,7	17,9	19,1	107,1
Эксплоатационная скорость, км/час.	12,35	11,4	13,0	11,9	96,5

Такое положение вполне естественно и свидетельствует о правильном понимании принципов рациональной эксплоатации автопоездов.

Интересно проследить влияние отдельных факторов на себестоимость перевозок. Если рассчитать аналитическую (условную) себестоимость, исключив работу прицепов из соответствующих показателей автоколонны, и вычесть из нее фактическую себестоимость, то разница явится величиной снижения себестоимости, полученной благодаря применению прицепов. В 1949 г. на прицепах выполнено 882,4 тыс. т-км, следовательно, объем транспортной работы без прицепов составляет:

$$3553{,}3 - 882{,}4 = 2700{,}9 \text{ тыс. т-км.}$$

Общая сумма затрат на грузовые перевозки в 1949 г. равна 2182,3 тыс. руб., из которых 92,8 тыс. руб. составляют дополнительные расходы, связанные с работой прицепов. Следовательно, сумма затрат на грузовые перевозки без прицепов равна 2089,5 тыс. руб.

Условная себестоимость перевозок получается равной:

$$2089{,}5 : 2700{,}9 = 77{,}4 \text{ коп./т-км.}$$

Значит фактическая себестоимость снижена за счет применения прицепов на:

$$77{,}4 - 61{,}1 = 16{,}3 \text{ коп./т-км.}$$

Для определения влияния на себестоимость перевыполнения задания по коэфициенту использования пробега можно произвести такой же расчет.

Вследствие увеличения коэфициента использования пробега получено 493,5 тыс. т-км сверх плана. Значит при плановом коэфициенте использования пробега транспортная работа равняется:

$$3553{,}3 - 493{,}5 = 3059{,}8 \text{ т-км.}$$

Если бы общая сумма затрат практически не изменилась (некоторое увеличение количества перевезенных тонн, оплаченных шоферам, существенного значения не имеет), то себестоимость была бы равна:

$$2182{,}3 : 3059{,}8 = 0{,}715 \text{ руб./т-км или } 71{,}5 \text{ коп./т-км.}$$

Поскольку фактическая себестоимость составляет 61,1 коп./т-км, то можно считать, что за счет увеличения коэфициента использования пробега себестоимость снижена на

$$71{,}5 - 61{,}1 = 10{,}4 \text{ коп./т-км.}$$

Произведенный анализ наглядно показывает высокую экономическую эффективность применения прицепов и повышения коэфициента использования пробега. Сумма доходов от перевозок, выполненных на прицепах, составила в 1949 г. 616 тыс. руб., а сумма дополнительных расходов, связанных с использованием прицепов, составила 92,8 тыс. руб. Это означает, что применение прицепов дало 616,0—92,8 = = 523,2 тыс. руб. прибыли.

Улучшение использования автоприцепов имеет также большое значение для ускорения оборачиваемости оборотных средств автохозяйства. Дополнительно выполняемая на прицепах транспортная работа связана с незначительным увеличением оборотных средств на топливо, шины и ремонтные материалы.

По плану было предусмотрено на 1 руб. оборотных средств выработать 9,4 руб. транспортной продукции, а фактически выработано 13,5 руб.

Для оценки влияния использования прицепов на ускорение оборачиваемости оборотных средств, из транспортной работы нужно исключить продукцию, выполненную на прицепах (616 тыс. руб.), и одновременно уменьшить фактические запасы на 12,0 тыс. руб. за счет дополнительной суммы, связанной с использованием автоприцепов. При этих условиях на 1 рубль оборотных средств приходилось бы:

$$\frac{3089{,}5 - 616{,}0}{229{,}0 - 12{,}0} = \frac{2473{,}5}{217} = 11{,}4 \text{ руб.,}$$

где: 3089,5 тыс. руб.— сумма валового дохода по автоколонне за 1949 г., а 229,0 тыс. руб.— среднегодовой остаток оборотных средств.

Использование прицепов ускорило оборот средств и на каждый рубль оборотных средств дало дополнительно 2,1 руб. продукции.

Имея автомобили с большим пробегом после начала эксплоатации, автоколонна сумела перевыполнить плановое задание по коэфициенту использования парка на 1,3%, в результате чего было выработано сверх плана 44,5 тыс. т-км. Среднегодовой пробег каждого списочного автомобиля в 1949 г. составил 29 тыс. км, из которых 9300 км — с прицепами.

Анализ выполнения плана показывает, что в 1949 г. не выполнены некоторые важные показатели. Не уделив должного внимания организации полутора- и двухсменной работы, руководители автоколонны не обеспечили выполнения плановой продолжительности рабочего дня (по плану 11,1 час., фактически — 10,4 час.). Кроме того, не уделялось внимания уменьшению простоев под погрузкой-разгрузкой.

Существенным недостатком являлось также относительно резкое колебание выполнения по месяцам основных эксплоатационных и экономических показателей.

В 1950 г. коллектив автоколонны ставит своей задачей дальнейшее улучшение использования подвижного состава, увеличение выработки транспортной продукции, снижение себестоимости и повышение рентабельности работы. Для решения этой задачи необходимо еще шире развернуть социалистическое соревнование среди работников автоколонны и всемерно использовать творческую инициативу шоферов-стотысячников.

ПУТИ ПЕРЕСТРОЙКИ ТАРИФНОЙ СИСТЕМЫ НА АВТОТРАНСПОРТЕ

Заканчивая обсуждение статьи Л. Бронштейна «Основные принципы построения новой системы тарифов на грузовые перевозки», помещенной в № 5 журнала «Автомобиль» за 1950 г., редакция публикует в этом номере еще четыре статьи.

Замечания и предложения авторов статей, опубликованных в порядке обсуждения, будут учтены при составлении и рассмотрении проекта новых тарифов.

СИСТЕМА ТАРИФОВ НА АВТОПЕРЕВОЗКИ ДОЛЖНА БЫТЬ ИЗМЕНЕНА

Инж.-экономист Я. РОЙТМАН

Вопрос о перестройке тарифной системы на автотранспорте имеет очень важное значение. Высказанные в статье Л. Бронштейна соображения в пользу единых тарифов, не зависящих от марки и грузоподъемности автомобилей, следует признать в значительной мере справедливыми. Однако поскольку новые тарифы в гораздо большей степени, чем действующие ныне, должны способствовать рациональному распределению подвижного состава и эффективному их использованию в народном хозяйстве, необходимо тщательно продумать принципы их построения.

Действующая тарифная система отличается множественностью тарифных ставок за тонно-километр, диференцированных по расстоянию перевозки от одного до ста и более километров, что определяет необходимость производства трудоемких и сложных расчетов по каждой ездке и делает невозможным отражение в тарифных ставках ни способа производства погрузо-разгрузочных работ, ни условий транспортировки груза. В силу этого, действующие тарифные ставки установлены независимо от способа производства погрузо-разгрузочных работ, что, при высоких штрафах за сверхнормативный простой и жестких нормах предельного простоя автомобилей при механизированной погрузке-разгрузке, недостаточно стимулирует внедрение механизации погрузо-разгрузочных работ.

Чтобы устранить эти недостатки следует установить тарифные ставки за тонно-километр и за количество машино-отправок независимо от расстояния перевозки, типа подвижного состава и его грузоподъемности. Исключение влияния расстояния на тарифные ставки значительно упрощает тарифную систему и делает ее более гибкой.

При установлении тарифных ставок за тонно-километр и машино-отправку мы исходим из того положения, что транспортной продукцией является само перемещение грузов или пассажиров. Однако транспортный процесс предполагает так же и производство погрузо-разгрузочных работ.

Перемещение грузов связано с пробегом грузов, с образованием тонно-километров. Если постоянные расходы, калькулируемые на машино-час, отнести к пробегу автомобиля за час движения, т. е. к величине средней технической скорости, и суммировать ее с переменными расходами на километр пробега, то мы получим постоянную величину, не зависящую ни от расстояния перевозки грузов, ни от времени простоя автомобиля под погрузкой-разгрузкой.

Постоянные расходы на один машино-час простоя автомобиля при данных условиях также величина неизменная и, следовательно, уровень себестоимости машино-отправки зависит только от способа производства погрузо-разгрузочных работ, рода и характера груза.

Тарифные ставки за тонно-километр устанавливаются, независимо от расстояния перевозки, по формуле:

$$T_{т\text{-}км} = \frac{100+K}{100} \cdot \frac{1}{q \cdot \gamma \cdot \beta} \left(\frac{C_п}{v} + C_к \right),$$

где K — % накопления,

q — грузоподъемность автомобиля,

γ — коэфициент использования грузоподъемности,

β — коэфициент использования пробега,

$C_п$ — переменные расходы на 1 км пробега,

$\frac{C_п}{v}$ — переменные расходы на машино-час работы.

Тарифная ставка на машино-отправку определяется исходя из величины постоянных затрат, падающих на одну машино-отправку по формуле:

$$T_{отп} = \frac{100+K}{100} \cdot C_п \cdot t_e,$$

где: $C_п$ — постоянные расходы на один машино-час работы,

t_e — время простоя автомобиля под погрузкой-разгрузкой за ездку в часах.

Тарифные ставки за тонно-километр должны быть диференцированы в зависимости от условий работы автомобиля, т. е. за тонно-километр для городских, трактовых и смешанных перевозок.

Городские перевозки характеризуются низкой средней технической скоростью движения автомобиля и относительно низким коэфициентом использования пробега. Трактовые перевозки характеризуются как более высокой средней технической скоростью движения автомобиля, так и, главное, более высоким коэфициентом использования пробега, вследствие снижения удельного веса нулевого пробега и бо́льшей возможности загрузки автомобиля попутным грузом. К смешанным перевозкам относятся перевозки как в городе, так и частично на тракте со средним расстоянием 25—30 км.

По роду и состоянию транспортируемого груза тарифные ставки целесообразно диференцировать по классам грузов, с установлением процентных надбавок для грузов, перевозимых в цистернах.

Тарифные ставки за тонно-километр должны быть также диференцированы в зависимости от партионности отправки, исходя из наиболее эффективного использования наличного типажа автомобилей в нашем народном хозяйстве.

При транспортировке массовых грузов тарифная ставка за тонно-километр должна снижаться на определенный процент.

Тарифную ставку за машино-отправку следует устанавливать для клиентуры, обеспечивающей механизированную погрузку-разгрузку, исходя из нормы времени простоя при такой погрузке-разгрузке. Во всех же остальных случаях в основу тарифной ставки за машино-отправку должно быть положено время простоя автомобиля при ручной погрузке разгрузке по средней категории груза.

Тарифные ставки за машино-отправку также должны быть диференцированы в зависимости от партионности отправки.

О НОВОЙ СИСТЕМЕ ТАРИФОВ НА ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

Канд. техн. наук П. ОРЛОВ

Перестройка системы тарифов на автомобильном транспорте является важным мероприятием. Новые тарифы должны сыграть прогрессивную роль в разрешении задач, стоящих перед автотранспортом. Необходимо чтобы новая система тарифов обеспечивала поощрение регулярных перевозок на автомагистралях, трактах, грузонапряженных подъездах к городам, станциям и пристаням и т. д., а также развитие перевозок автопоездами, межрайонных перевозок и замену короткопробежных железнодорожных перевозок автомобильными.

Из статьи т. Л. Бронштейна вытекает, что стержневым пунктом разрабатываемого проекта тарифов является отказ от ныне действующей различной тарификации перевозок в зависимости от грузоподъемности автомобиля и построение единых тарифных ставок применительно к себестоимости эксплоатации автомобиля средней грузоподъемности (разрядка моя — *П. О.*).

Однако из статьи не видно, какую «среднюю грузоподъемность» кладут авторы проекта в основание новой системы тарифов, хотя это самое важное в данном вопросе. Весьма убедительно мотивируя необходимость найти оптимальный средний уровень, автор статьи подчеркивает, что неблагоприятные для этого особенности организации перевозок автомобильным транспортом не могут быть изменены в ближайшее время, так как для этого не созданы необходимые организационные и материально-технические предпосылки.

И вот при таком положении вещей проект предусматривает... средние тарифные ставки для любых по грузоподъемности типов подвижного состава автотранспорта.

На возникающий у читателя вопрос о том, чего же предполагается достигнуть в результате принятия новой тарифной системы, автор отвечает, что новые тарифы будут «способствовать упорядочению взаимоотношений автохозяйств с грузовладельцами, поскольку грузовладелец при составлении планов и смет будет точно знать во что ему обойдется перевозка того или иного груза на данное расстояние».

Подобный результат представляется нам более чем скромным, не говоря уже о том, что он может достигаться и при отсутствии тарифных ставок, исходящих из средней грузоподъемности (примеры этому можно найти в практике и железнодорожного и водного транспорта).

Нам кажется вполне рациональным отказаться от тарификации грузов в зависимости от грузоподъемности автомобиля, особенно при полном отсутствии регламентации условий подачи клиенту того или иного типа автомобиля.

Однако, само по себе проектируемое «осереднение» тарифных ставок для автомобилей любой грузоподъемности не обеспечивает решения стоящих перед автотранспортом задач. Чтобы сделать это, по существу, рациональное мероприятие действительно эффективным, требуется внести ряд дополнительных усовершенствований. Между тем, если судить по статье Л. Бронштейна, действующая тарифная система на автотранспорте остается почти без изменения.

В частности сохраняются:

1) распределение грузов по классам;

2) снижение тарифных ставок для зерна, овощей, картофеля и стройматериалов (10%), существующее скорее условно, чем реально;

3) почасовые и покилометровые тарифы.

В статье Л. Бронштейна совершенно правильно указывается, что тарифы являются плановой ценой транспортной продукции. Также правильно он указывает и на то, что тарифы, отражая политику государства, могут отклоняться от стоимости перевозки в обе стороны, исходя из общих народно-хозяйственных интересов. Однако практических выводов из этих правильных положений в проекте крайне мало.

Исходя из того, что действующая тарифная система нуждается в радикальном усовершенствовании, ниже мы попытаемся более определенно сформулировать назревшие требования.

1. При разработке нового проекта тарифов должна быть коренным образом пересмотрена действующая классификация грузов. Эта классификация совершенно не соответствует поставленным выше задачам тарифного стимулирования определенных перевозок. О каком стимулировании может итти речь, если сейчас такие грузы, как строительный песок, самовары, варенье и другие таксируются по одному и тому же тарифу I класса?! Существующая классификация лишена необходимой гибкости в смысле предоставления возможности автохозяйствам экономически маневрировать, облегчая тарифы для тех грузов, перевозки которых требуется развивать на автотранспорте за счет грузов, для которых подобное поощрение не требуется, и т. д.

2. При разработке новой классификации необходимо обеспечить тщательное, по каждому из основных грузов, согласование тарифных ставок со ставками железнодорожных тарифов.

3. Тарифная система должна предусмотреть особые тарифы для регулярных автомобильных перевозок на магистралях, трактах и подъездных путях к железнодорожным станциям и водным пристаням.

4. Для перевозок грузов автопоездами необходимо разработать специальный тариф, а не ограничиваться «средними» процентными скидками для всех грузов и для всяких направлений.

5. Для участков автодорог с густым автомобильным движением между определенными пунктами, местные тарифы должны обязательно учитывать дорожные условия и скорость движения.

Ограничиваясь этими основными предложениями, укажем только еще на необходимость более радикально поставить вопрос об экономическо-правовом регулировании условий перевозок на автотранспорте.

В статье совершенно правильно указывается на весьма неблагоприятные условия для развития автомобильного транспорта из-за отсутствия устава, аналогичного уставам на железнодорожном и водном транспорте. Автор статьи предлагает частично восполнить этот недостаток путем некоторого расширения тарифных правил. Предложение это правильно. Поскольку «Единые тарифы на перевозку грузов автомобильным транспортом» утверждаются Советом Министров СССР, правила их применения имели бы для автотранспортных предприятий и хозяйств и для их клиентуры ту же обязательную силу, что и самые тарифы.

Поэтому, впредь до обстоятельной разработки устава, тарифные правила должны регулировать все существенные условия применения тарифных плат и сборов.

В эти правила могут быть включены положения относительно следующих условий применения тарифов.

1. Планирование автоперевозок (разница в тарифах для плановых и внеплановых перевозок, штрафы за нарушение планов и проч.).

2. Порядок определения тарифных расстояний перевозок.

3. Определение и округление веса грузов при тарификации перевозок.

4. Порядок определения веса и оплаты при перевозке мелких, партионных и массовых отправок и оплаты перевозок автопоездами и на автомобилях большой и малой грузоподъемности. При изменении тарифной системы в сторону отказа от ее построения по грузоподъемности, вовсе не исключается возможность особых условий оплаты перевозок разным подвижным составом. Так это практикуется на железнодорожном и речном транспорте.

5. Порядок оплаты перевозок тяжеловесных, длинномерных и негабаритных грузов.

6. Условия оплаты грузов с проводниками и перевозок повышенной скорости и ряд других правил.

Одновременно с проектом тарифов на утверждение должны быть представлены и обоснования срочной необходимости разработки проекта устава автомобильного транспорта.

УПРОСТИТЬ ТАРИФЫ НА ПЕРЕВОЗКУ ГРУЗОВ

Д. ЕВРЕИНОВ

Гл. инж. транспортного управления Мintяжстроя СССР

В статье «Основные принципы построения новой системы тарифов на грузовые перевозки» т. Л. Бронштейн правильно ставит вопрос о необходимости упростить тарифы на перевозку автомобильным транспортом и, главное, отказаться от диференциации ставок провозной платы в зависимости от типа и грузоподъемности автомобиля, осуществляющего перевозку.

Применение различных ставок для разных типов автомобилей могло быть оправдано наличием в народном хозяйстве трех основных типов грузовых автомобилей (ГАЗ-АА, ЗИС-5, ЯГ), резко различавшихся между собой как по размерам первоначальной стоимости и затратам на их содержание, так и по их провозной способности и срокам износа.

В настоящее время отечественная промышленность выпускает автомобили ГАЗ-51 и ЗИС-150, которые по своим эксплоатационно-экономическим качествам примерно равны.

Процесс обновления автомобильных парков происходит очень быстро, и временные отклонения могут быть отрегулированы внутри системы или ведомства путем изъятия сверхприбыли у автохозяйств с парком автомобилей большой грузоподъемности и покрытия плановых убытков автохозяйств с парком автомобилей малой грузоподъемности.

Применение новых тарифных ставок значительно упростит расчеты по автоперевозкам и устранит недостатки действующей тарифной системы. Ненормально, например, когда то или иное предприятие или строительство принуждено оплачивать автомобильный транспорт по ценам, значительно отличающимся от цен, заложенных в калькуляциях стоимости продукции или сметах на производство работ.

Ничем не обоснованные прибыли или убытки от автомобильных перевозок возникают, по существу, от совершенно случайного стечения обстоятельств, причем клиент не может влиять на размер тарифных ставок, так как это зависит от состава автомобильного парка автохозяйства, а часто просто от случайной посылки автомобиля дежурным диспетчером. В нашем плановом хозяйстве следует всемерно ограждать деятельность той или иной организации или предприятия от таких случайных явлений. Применение проектируемых тарифов бесспорно будет стимулировать создание наиболее рентабельных (по составу парка) автохозяйств применительно к местным условиям. Надо только правильно определить уровень тарифной ставки за тонно-километр автотранспортной работы по отношению к себестоимости для разных типов автомобилей.

Степень использования грузоподъемности автомобиля бесспорно должна найти свое отражение в определении размеров тарифных ставок.

Следует согласиться с автором о необходимости продлить разбивку расстояний в тарифной сетке, хотя опыт показывает, что на расстоянии свыше 50—60 км себестоимость тонно-километра уменьшается незначительно.

Диференциацию тарифных ставок по классам дорог не нужно вводить в новые тарифы, поскольку дорожные условия, как правило, не зависят от грузовладельца. Практически диференциация и не применима, так как нельзя учесть, сколько километров прошел автомобиль по тому или иному типу дороги. Это только осложнит расчет и создаст предпосылки для нездоровых отношений между грузодателем и автохозяйством.

Спорно утверждение автора о том, что удельный вес автотранспортных расходов в строительстве достигает 40% стоимости строительства. Эта цифра завышена. По всем видам строительно-монтажных работ удельный вес расходов на автотранспорт не может превышать 15—20%.

В заключение следует пожелать, чтобы применение исключительных тарифов и процентных надбавок и скидок было ограничено. Правила применения тарифов надо всемерно упростить, количество и размеры санкций за всякие отступления также следует сократить с тем, чтобы облегчить пользование тарифами и тем самым обеспечить контроль за правильностью расчетов.

К ВОПРОСУ О ЕДИНЫХ ТАРИФАХ

А. РЫКУНОВ

Начальник планового отдела Управления грузового автотранспорта Моссовета

Недостаточное развитие автотранспорта общего пользования в известной степени способствовало росту числа малопроизводительных и нерентабельных мелких автохозяйств.

Введение новых тарифов на грузовые автомобильные перевозки, вне зависимости от марки и грузоподъемности автомобиля, будет способствовать укрупнению мелких автохозяйств с постепенной заменой ведомственного автотранспорта автотранспортом общего пользования. Поэтому вопрос, поднятый на страницах журнала «Автомобиль» № 5 в статье т. Л. Бронштейна «Основные принципы построения системы тарифов на грузовые перевозки», представляет большой интерес.

Однако для введения новых тарифов, независимых от марки и грузоподъемности автомобиля, требуется серьезная подготовка, так как причины, вызвавшие к жизни существующую систему тарифов, отличную от принятой на других видах транспорта, продолжают еще действовать и для их устранения понадобится некоторое время.

Вообще этот вопрос не новый. Правилами применения тарифов, действовавших в 1934 г., предусматривалось, что «в целях упрощения расчетов по перевозкам, осуществляемым автотранспортными предприятиями общего пользования, тарифы для автотранспорта общего пользования могут устанавливаться СНК республик, областными (краевыми) исполкомами и горсоветами средние (независимо от тоннажа машины, на которой перевозится груз), исходя из среднего тоннажа машины по данной республике, области (краю), городу».

Эти правила предоставляли автохозяйствам общего пользования, в отличие от ведомственных автохозяйств, право пользоваться средними тарифами, исходя из среднего тоннажа автомобиля в данной республике, области, городе. Целый ряд автохозяйств общего пользования, имевших автомобили среднего и большого тоннажа, с успехом использовали это право, но оно не применялось автохозяйствами общего пользования, имевшими 1,5-тонные автомобили даже в количестве 250 и выше единиц, так как средние тарифы оказывались ниже себестоимости перевозок, т. е. убыточными.

В решении вопроса о введении новых тарифов следует на первом этапе предоставить право применения средних тарифов только автохозяйствам общего пользования и лишь тогда, когда воз-

растет удельный вес автохозяйств общего пользования, ввести новые тарифы вне зависимости от марки и грузоподъемности автомобиля для всех автохозяйств. В настоящее время многие ведомственные автохозяйства располагают парком автомобилей малой грузоподъемности и при введении новой системы тарифов будут работать с убытком.

Практика построения тарифных ставок на одну тонну груза на определенное расстояние оправдала себя и ее следует сохранить, продлив существующую покилометровую разбивку до 100 км и последующую разбивку — по 10 и 25 км.

Следует также сохранить диференциацию тарифных ставок по классам грузов.

Плату за перевозку грузов следует взимать с клиентуры в соответствии с фактическим количеством перевезенного груза.

Номенклатурный классификатор грузов надо уточнить, положив в его основу условия производства погрузо-разгрузочных работ.

Штрафы за простой под погрузкой и разгрузкой сверх нормы следует сохранить, уменьшив их размер.

Система льготных тарифов должна давать автохозяйствам общего пользования известные преимущества перед ведомственным автотранспортом. Определенные льготы необходимо предоставить автохозяйствам общего пользования и в части расчетов с клиентурой по грузовым перевозкам. Порядок этих расчетов должен быть более гибким, чем это предусмотрено в правилах применения действующих тарифов.

ШОФЕРЫ-НОВАТОРЫ ДЕЛЯТСЯ ОПЫТОМ СВОЕЙ РАБОТЫ

16 мая в Центральном клубе шоферов Москвы состоялся «Стахановский вторник» шоферов-новаторов, организованный Министерством автотранспорта РСФСР, ЦК и обкомом профсоюза рабочих автотранспорта совместно с редакцией газеты «Труд» и Советом техпропаганды Центрального клуба шоферов. В «Стахановском вторнике» приняли участие выдающиеся шоферы Москвы, а также Тулы, Серпухова, Подольска и других городов.



Я. Титов.

С докладами о методах экономии бензина и автошин выступили шоферы 1-го автобусного парка Москвы Я. Титов и У. Нехаев, а также шоферы Г. Мелехин (Подольская автоколонна № 26 Мособлавтотреста) и Беляев (Кинешемская автоколонна № 36 Ивановского облавтотреста).

О методах работы шофера Я. Титова, инициатора движения за работу зимой на летних нормах бензина, было рассказано в № 1 журнала «Автомобиль». Работая по методу т. Титова, многие шоферы добились не менее значительных результатов. В этом отношении ценен опыт шофера Беляева, выступившего на «Стахановском вторнике» с рассказом о своей работе.

С июня 1949 г. т. Беляев работает на автобусе, оборудованном на базе автомобиля ЗИС-5. Автобус эксплоатируется на городском маршруте протяженностью 12,5 км, связывающем две текстильные фабрики. Дорога — булыжное шоссе с подъемами и крутыми поворотами.

Для экономии топлива т. Беляев применяет сменные жиклеры с различной пропускной способностью. Летом он ставит главный жиклер производительностью 175 см³, а зимой — 233 см³ в мин. Компенсационный жиклер постоянный производительностью 205 см³ в мин. Для лучшего образования горючей смеси зимой он применяет подогрев воздуха, поступающего в карбюратор. Подогрев осуществляется при помощи установки на выхлопном коллекторе двигателя чехла-коробки, изготовленной из кровельного железа и соединенной со всасывающим патрубком карбюратора.

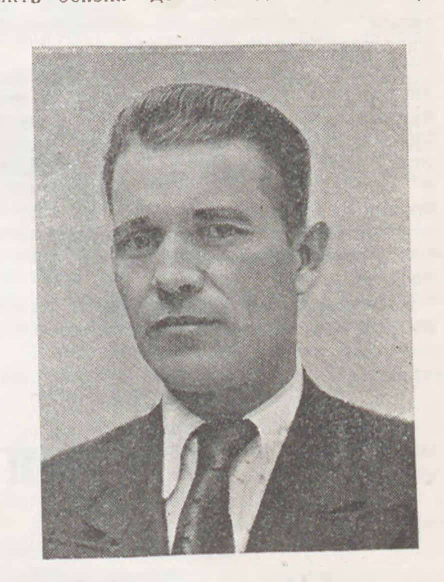
Кроме того, для экономичной работы двигателя нужна правильная регулировка зажигания в зависимости от сорта бензина. Особое внимание уделяется правильности зазоров между электродами свечей и состоянию контактов прерывателя.

Заправка автомобиля бензином производится при помощи фильтра. Отстой из бензобака спускается зимой раз в квартал, летом — ежемесячно.

Тов. Беляев, как и Я. Титов, систематически использует движение автомобиля по инерции. Хорошего «наката» он добился тщательной регулировкой тормозов, постоянным контролем за правильностью угла схода колес и затяжкой подшипников, ежедневным контролем давления воздуха в шинах, применением соответствующих масел и смазок.

Осуществляя такой метод работы, т. Беляев успешно выполняет взятое на себя социалистическое обязательство: отработать весь декабрь 1950 г. на бензине, сэкономленном в течение 11 месяцев. За 4 месяца текущего года он сэкономил 15% бензина, что уже обеспечит работу зимой в течение 11 дней.

Доклад т. Титова консультировал кандидат техн. наук Д. Рубец, который в своем выступлении на «вторнике» отметил, что экономить бензин можно как на новых, так и на старых автомобилях. Практика работы шоферов-стотысячников показала, что на автомобилях с рекордным пробегом до 300 тыс. км без капитального ремонта можно экономить бензин до последнего километра



У. Нехаев.

пробега. Решающим фактором является точное выполнение правил технического обслуживания автомобиля и его правильная регулировка.

С докладом о методах экономии автошин выступил шофер 1-го автобусного парка Москвы У. Нехаев.

Работая на автобусе ЗИС-16, т. Нехаев и его сменщики тт. Комаров и Запылаев добились пробега автошин (размером 9,00 × 20) в 113 тыс. км, перекрыв норму почти в четыре раза.

В чем «секрет» выдающегося успеха т. Нехаева?

— Прежде чем монтировать новые шины, — говорит т. Нехаев, — необходимо привести в порядок диски колес, проверить, не погнуты ли они, очистить их от грязи и покрасить. Ободные ленты и камеры надо покрыть тонким слоем талька.

Эти операции надо тщательно проделывать при каждой перестановке шин, причем только при помощи специальных лопаток, ни в коем случае не прибегая к кувалде, как это делают некоторые шоферы.

Покрышку перед монтажем необходимо внимательно осмотреть и удалить песок, камешки, осколки стекла. Нельзя ставить вулканизированную камеру, не дав ей предварительно хорошо просохнуть.

Необходимо систематически контролировать давление в шинах и поддерживать его на уровне 3,5 атм. в передних и 4,5 атм. в задних шинах. Давление воздуха в шинах следует проверять ручным манометром перед выездом на линию и в процессе рабочего дня на конечных пунктах маршрута.

Наш опыт,— говорит т. Нехаев,—подтверждает правильность указания инструкции Научно-исследовательского института шинной промышленности о перестановке шин поочередно — с одних колес на другие, что обеспечивает равномерный износ протектора.

Нередко между спаренными задними баллонами попадают камни. Некоторые шоферы не обращают на это внимания, забывая, что камни, застрявшие между спаренными шинами, приносят много вреда, иногда они пробивают покрышки насквозь и выводят шины из строя. Чтобы избежать механических повреждений шин, надо стараться объезжать встречающиеся на дороге камни и другие предметы, могущие повредить шину. При переезде через трамвайные и железнодорожные пути, ухабы и неровности дороги следует обязательно снижать скорость. Нет ничего вреднее для шин, чем переезд на большой скорости через трамвайные пути. Края рельс от износа становятся острыми и режут шину, как ножом.

Иногда листы рессоры автомобиля расходятся, концы их начинают соприкасаться с шиной и «чертить» по ней. Для предупреждения этого на рессоры следует ставить дополнительные хомуты.

Для удлинения срока службы шин большое значение имеет техническое состояние автомобиля. Тормозная система должна быть тщательно отрегулирована. Трогаться с места и тормозить надо плавно. Летом на конечных пунктах маршрута мы стараемся ставить свой автобус в тень для избежания нагрева шин.

После доклада т. Нехаева с рассказом о своем опыте работы выступил шофер Г. Мелехин.

Тов. Мелехин работает на автомобиле ЗИС-5, преимущественно на грунтовых дорогах. Пять автошин на его автомобиле размером 34×7 на 15 мая прошли по 73 799 км, шестая прошла 69 933 км и подверглась вулканизации. Все шины продолжают работать.

На износ шин,— говорит т. Мелехин,— очень влияют люфт руля, неправильный развал или сход колес, «виляние» их вследствие слабого крепления, ржавчина и заусеницы на ободах, проседание рессор. Эти неисправности автомобиля приводят к механическим повреждениям шин и разрушают их. Так, например, чрезмерно большой сход передних колес (в 10 мм вместо нормальных 3—4 мм) создает «стаскивание» шины в направлении перпендикулярном движению автомобиля.

Езда летом на больших скоростях вызывает резкое повышение температуры и давления в шине и дополнительное напряжение нитей корда, что часто влечет к разрыву внутренних слоев каркаса на боковине покрышки.

В заключение т. Мелехин сказал, что многие шоферы его автоколонны, работая таким же методом, добились больших перепробегов автошин.

Доклад т. Нехаева, консультировал канд. техн. наук Д. Великанов. В своем выступлении он отметил, что решающим фактором обеспечения высоких пробегов шин является контроль за давлением воздуха в них. Известно, например, что при снижении внутреннего давления на 20%, срок службы шин уменьшается на 30%. Контроль нужно осуществлять при помощи ручного манометра, а не на слух. Самый опытный шофер не в состоянии точно установить давление в шинах без манометра. Некоторые шоферы относятся к этому скептически, считая, что ежедневно проверять давление нет надобности. Это неправильно — и вот почему. Зимой при наружной температуре около 0° за 10 дней из накачанной шины с плотно закрытым золотником естественная утечка воздуха через стенки камеры может составить около 3%. Это означает, что в шине размером 6,5 — 20 давление с 3 атм. снизится до 2,9 атм. Летом же, при температуре +30° за те же 10 дней естественная утечка воздуха может достигнуть 20%, т. е. вместо 3 атм давление снизится до 2,4 атм. Езда с таким давлением приводит к разрушению шины.

Большое значение имеет подбор шин задних спаренных колес, которые должны иметь одинаковые радиусы качения. Шины даже одинакового диаметра в свободном состоянии, но с разными рисунками протектора, находясь под нагрузкой имеют разные радиусы качения.

Доклады шоферов-новаторов на стахановском вторнике показали, что их достижения основаны на высокой технической грамотности, строгом соблюдении правил технической эксплоатации, социалистическом отношении к труду и высоком сознании своего долга перед Родиной.

СОВЕЩАНИЕ НОВАТОРОВ МОСКОВСКИХ АВТОХОЗЯЙСТВ

В Центральном клубе шоферов 13 мая состоялось совещание по обмену опытом новаторов-передовиков автохозяйств, организованное управлениями грузового и пассажирского автотранспорта Моссовета и обкомом профсоюза рабочих автомобильного транспорта. В совещании приняло участие свыше 700 шоферов, ремонтных рабочих, инженеров, техников, кондукторов и других работников автохозяйств Моссовета.

Лучшие шоферы-стотысячники и рабочие-стахановцы с трибуны совещания делились опытом своей работы. Прославленные шоферы, имена которых стали известны далеко за пределами Москвы, Я. Титов, У. Нехаев, С. Булдаков, Л. Оленин, М. Галинов и другие рассказывали о применяемых ими методах борьбы за увеличение межремонтных пробегов, за экономию бензина и автошин и лучшее использование автомобиля.

Творческая инициатива шоферов-новаторов поистине неиссякаема. Обогащая технику вождения автомобиля, они непрестанно совершенствуют и методы его эксплоатации.

Так, например, шоферы 1-й автобазы Управления грузового автотранспорта Моссовета С. Пашков и А. Соломатин, заботясь о максимальном использовании грузоподъемности автомобиля, внесли в него конструктивные изменения; они усилили задние рессоры двумя листами, а на подрессорники, передние рессоры и рессоры прицепа добавили по одному листу. Это позволило им на пятитонном автомобиле с прицепом перевозить по 15—16 т груза, обеспечивая отличное техническое состояние автомобиля. Благодаря этому мероприятию тт. Пашков и Соломатин добились значительного снижения себестоимости перевозок.

Бригада шофера 3-го автобусного парка Д. Наседкина, состоящая из пяти человек, обслуживает два автобуса ЗИС-154. Бригада добилась в работе исключительно высоких показателей: коэфициент использования автобусов составляет 0,96.

Таких примеров можно привести много.

Обмен опытом работы новаторов автохозяйств содействует развитию их творческой инициативы, направленной на улучшение эксплоатации автомобилей.

Участники совещания обратились ко всем автоработникам столицы с призывом шире развернуть социалистическое соревнование за досрочное выполнение плана 1950 г.

В фойе клуба к совещанию была организована большая выставка различных стендов, приборов, приспособлений, деталей, изготовленных в автохозяйствах по предложениям рационализаторов и рабочих-изобретателей. Большое внимание участников совещания привлекла автопокрышка с автобуса бригады шофера 1-го автобусного парка У. Нехаева. Каждому было интересно взглянуть на покрышку, которая прошла 113 тыс. км. Столь высокого пробега покрышек до Нехаева еще никто не достигал.

О СИСТЕМЕ ПРЕМИАЛЬНОЙ ОПЛАТЫ ЗА ПЕРЕВЫПОЛНЕНИЕ НОРМ МЕЖРЕМОНТНОГО ПРОБЕГА

С. ПОПЛАВСКИЙ

Управляющий Свердловским облавтотрестом

В статье т. Х. Квитко «О некоторых излишних ограничениях шоферов-стотысячников», помещенной в № 2 журнала «Автомобиль», поставлены важные вопросы дальнейшего развития движения шоферов-стотысячников.

Тов. Х. Квитко пишет, что администрация должна ежемесячно знакомить шоферов-стотысячников с достигнутыми ими результатами по экономии средств, запасных частей, материалов и своевременно выплачивать премиальные суммы в соответствии с действующим положением.

Положение о премиальной системе оплаты труда за перевыполнение норм межремонтного пробега автомобилей было составлено в 1941 г., когда в соревновании за высокие межремонтные пробеги участвовали главным образом шоферы автобусов. Для того времени система премирования была правильной и дала свои результаты.

В настоящее время движение шоферов-стотысячников охватило не только автобусный, но и грузовой и легковой автотранспорт. Для дальнейшего развития этого движения необходимо пересмотреть действующее ныне положение о премировании, как устаревшее.

Разрабатывая в 1941 г. премиальную систему оплаты за пробег автомобилей без капитального ремонта в сто и более тысяч километров, Министерство автотранспорта РСФСР не учитывало возможные сроки пробега грузовых автомобилей и ориентировалось, главным образом, на автобусы.

Если автобус в условиях, например, Свердловского автотреста в среднем за месяц делает 3,0—3,3 тыс. км, то положенный ему межремонтный пробег выполняется в течение трех лет и премию шофер может начать получать через 1—1,5 года работы.

Грузовой автомобиль, проходя в год 15—20 тыс. км достигает установленного по норме межремонтного пробега только через 5—6 лет, и первая выплата премии после достижения нормы пробега до среднего ремонта может быть произведена через 2,5 года. Срок чрезвычайно большой.

Учитывая это и исходя из реальной необходимости, Свердловский автотрест в 1949 г. перевел каждый автомобиль своего автопарка на хозяйственный расчет и установил ежемесячную и ежеквартальную выплату премии за снижение расхода по техобслуживанию и ремонту, не нарушая при этом действующего порядка выплаты премии по достижении межремонтного пробега автомобилей. Сэкономленная сумма по зарплате на техобслуживание и ремонт выплачивается в виде премии шоферам ежемесячно, а премия за экономию запасных частей и материалов выплачивается в размере 50% сэкономленной суммы ежеквартально, при условии содержания автомобиля в технически исправном состоянии.

Перевод автомобилей на хозрасчет и применение такого порядка премирования дало хорошие результаты. Так, например, в 1949 г. на ремонтах было сэкономлено 500 тыс. рублей, тогда как в 1948 г. перерасходовано 473 тыс. рублей.

После введения новой системы премирования возросла заинтересованность шофера в повышении срока службы деталей, ибо результаты экономии средств давали себя знать не через 2,5 года, а ежемесячно. Однако этот порядок не нашел поддержки во 2-ом Главном Управлении Министерства и наша система премирования была отменена.

Поэтому для поощрения шоферов, добивающихся высоких межремонтных пробегов и экономии средств, необходимо не только знакомить их, как это пишет тов. Квитко, с результатами экономии, но и внедрять хозрасчет на каждом автомобиле и выплачивать премии не через несколько лет, а ежемесячно и ежеквартально. Окончательный же расчет производить по выполнении шофером своего обязательства полностью.

УСТРАНИТЬ НЕДОЧЕТЫ В ОРГАНИЗАЦИИ ДВИЖЕНИЯ ШОФЕРОВ-СТОТЫСЯЧНИКОВ

Д. ФРОЛОВ

Начальник отдела труда и зарплаты Мособлавтотреста

Вопросы развития движения шоферов-стотысячников, поднятые т. Квитко на страницах журнала «Автомобиль», заслуживают серьезного внимания.

Движение шоферов-стотысячников действительно имеет огромное значение для улучшения работы автотранспорта и дает большой экономический эффект.

Возьмем, к примеру, показатели работы шоферов-стотысячников автохозяйств Московского облавтотреста Министерства автотранспорта РСФСР. В социалистическое соревнование за увеличение норм межремонтного пробега, развернувшееся в автоколоннах треста, включилось 40% всех шоферов. Благодаря соревнованию, экономия средств на ремонтах в 1949 г. составила 1 230 тыс. руб. Межремонтный пробег грузовых автомобилей в целом по тресту превысил норму на 20%.

Отдельные шоферы добились весьма высоких показателей по пробегу автомобилей без капитального ремонта. Так, шофер Подольской автоколонны № 28 В. Измалков на автомобиле ЗИС-5 на 1 мая прошел 238,3 тыс. км, сэкономив на ремонтах 35,1 тыс. руб., Шоферы Коломенской автоколонны № 84 П. Штейн и Д. Бычков на автобусах ЗИС-16 прошли свыше 200 тыс. км. Таких примеров можно привести много.

Выработка на один среднесписочный автомобиль и одного шофера-стотысячника значительно превышает средние показатели выработки по автохозяйствам и по тресту в целом.

Улучшая все показатели работы и обеспечивая экономию средств по ремонтам, а также экономию бензина и автошин, шоферы-стотысячники добиваются значительно более низкой себестоимости перевозок. Так, например, в Подольской автоколонне № 28 у шоферов, автомобили которых прошли 100 тыс. км и больше, себестоимость тонно-километра на 20% ниже плановой.

Однако движение шоферов-стотысячников может дать еще большие результаты, если устранить ряд недостатков в его организации.

К таким недостаткам, мешающим широкому развитию этого замечательного движения, относятся громоздкость и сложность учета.

В октябре 1948 г. Министерство ав-

тотранспорта РСФСР циркулярным письмом ввело «Книжку шофера-стотысячника» и предложило обеспечить своевременное заполнение ее не позднее 15 числа каждого следующего месяца. В книжке 40 страниц, а в каждой странице по 7 граф, значительная часть которых вообще не нужна. Зачем, например, записывать в книжку шофера-стотысячника номер требования, дату выдачи деталей, количество их в штуках и т. п.? Важно, чтобы шофер подтвердил своей подписью требование на выписку деталей и запчастей со склада, так же как и наряды на исполняемые ремонтные работы по автомобилю. Для чего также отражать в книжке сдельные заработки шоферов, сведения о которых параллельно записываются в расчетных книжках?

Другое дело показать общий заработок с выделением премий, о которых должен знать шофер. Подсчет расходов на ремонты вместо упрощения в книжке излишне усложнен.

Для заполнения таких книжек в автохозяйствах недостаточен штат работников по планированию и учету: автохозяйству с количеством автомобилей до 30 по штату положен один экономист, а от 31 до 65 автомобилей — один экономист и один статистик. Таких автохозяйств большинство.

Книжка шофера-стотысячника, если она действительно нужна, должна включать минимум показателей: выполнение плана перевозок, машино-дни (часы) работы и простой в ремонтах, пробег автомобиля, плановые и фактические затраты на 1 км пробега по ремонту и техобслуживанию, расход бензина, пробег автошин, зарплата с выделением суммы премии. Не следует забывать, что кроме книжки шофера-стотысячника ведется еще формуляр автомобиля. Этот формуляр тоже нужно упростить.

Министерство автотранспорта РСФСР установило также трафаретную форму социалистического договора, что по существу только сужает инициативу шоферов в социалистическом соревновании. Такие формальные приемы не раз осуждались в печати. Кроме того, этот договор является как бы двухсторонним обязательством шофера и администрации с предъявлением ряда требований друг к другу, что вряд ли можно признать правильным.

И, наконец, министерством были утверждены «Условия ремонта автомобилей шоферов-стотысячников». Замечания т. Квитко об этих Условиях совершенно справедливы.

В самом деле, почему должен считаться не выполнившим условия соревнования шофер, если на его автомобиле после 150—180 тыс. км пробега (при норме в 70—80 тыс. км) придется расточить цилиндры блока или произвести перезаливку коренных и шатунных подшипников, или сменить вал с ведущей шестерней, при условии, что остальные узлы и агрегаты находятся в хорошем состоянии? Ведь важно увеличить пробег автомобиля без капитального ремонта и добиться экономии ремонтных средств от перепробега. В соответствии с этими Условиями в автохозяйствах треста немало шоферов исключено из числа стотысячников, как не выполнившие условия соревнования, и автомобили поставлены в капитальный ремонт.

Кроме того, многие руководители автохозяйств неправильно поняли эти Условия и начали прекращать выплату премий за экономию от перепробега автомобилей, полагая, что инструкция о порядке оплаты премий за экономию от перепробега потеряла силу. Кстати следует отметить, что эта инструкция была утверждена в 1941 г. и теперь также требует изменения, как устаревшая. Существующий порядок премирования за перепробег автомобиля и экономию ремонтных средств очень сложен и мало понятен широкому кругу работников автомобильного транспорта.

АВТОМОБИЛЬНЫЙ КРОСС



Легковые автомобили на старте.

Добровольное спортивное общество «Труд» и Центральный клуб шоферов Москвы 21 мая провели автомобильный кросс.

В соревновании приняли участие лучшие водители-спортсмены 19 автохозяйств столицы, среди которых были победители осеннего кросса 1949 г. В. Неровнов (5-я автобаза Управления грузового автотранспорта Моссовета), А. Слепушкин (автобаза Академии наук СССР), рекордсмены Советского Союза А. Подкутов, А. Понизовкин и др.

Дистанция кросса протяжением 80 км (два круга по 40 км) проходила по сильно пересеченной местности и изобиловала бродами, крутыми спусками, подъемами и поворотами. Старт и финиш состоялись в районе деревни Машкино, на 23 км Ленинградского шоссе.

На дистанции развернулась напряженная борьба за первенство в кроссе. Среди победителей на этот раз было много новых имен.

По автомобилям М-20 «Победа» первенство завоевал водитель Н. Бокша с механиком И. Давыдовым. Они прошли дистанцию за 1 час 50 мин. 7 сек. со средней скоростью 43,7 км/час.

По автомобилям ГАЗ-ММ победу одержал водитель К. Уваров с механиком С. Камышевым. Они показали время 2 часа 35 мин. 49 сек. или 30,9 км/час.

Водитель Н. Родин и механик И. Васин (1-я автобаза треста хлебопечения) завоевали первенство по автомобилям ГАЗ-51, пройдя дистанцию за 2 часа 20 мин. 56 сек., что составило 34,1 км/час.

По грузовым автомобилям ЗИС-150 на первое место вышли водитель В. Неровнов и механик А. Корсаков. Они прошли дистанцию за 2 часа 45 мин. 1 сек. (29,1 км/час.).

Командное первенство по автомобилям ГАЗ-ММ завоевала команда 4-го таксомоторного парка, по автомобилям ГАЗ-51 — команда 1-й автобазы треста хлебопечения и по ЗИС-150 — 3-й автобазы Управления грузового автотранспорта Моссовета.

Автомобили «Москвич» шли в общем зачете с автомобилями М-20 «Победа» и заняли в командном соревновании второе место.

1 июня в Центральном клубе шоферов состоялся вечер участников кросса, на котором победителям были вручены призы и грамоты.



Автомобиль М-20 «Победа» преодолевает препятствие.
Фото *С. Преображенского* (ТАСС).

СТАНЦИЯ РЕГЕНЕРАЦИИ АВТОМОБИЛЬНОГО МАСЛА

Инж. М. БЕРГМАН

Регенерация, т. е. восстановление отработавшего масла, позволяет экономить свежее масло и тем самым сохранить крайне ценные ресурсы нефтепродуктов.

В больших городах и вообще в местах сосредоточения автотранспорта целесообразно организовать центральные станции по регенерации масла, обслуживающие автопарк в 1000 и больше единиц. Такие станции могут обеспечить отпуск регенерированного масла по достаточно низкой цене, составляющей по ориентировочным подсчетам не более 35—40% стоимости свежего масла.

Однако транспортировка отработавшего масла на большое расстояние ложится дополнительным расходом на стоимость регенерированного масла и является поэтому нецелесообразной. В этом случае должны найти применение регенерационные установки относительно небольшой производительности, дающие возможность целесообразно использовать их непосредственно в автохозяйствах.

Из числа ныне выпускаемых регенерационных установок для этой цели наиболее пригодна ВИМЭ-2, производства треста «Реготмас». Она успешно эксплоатируется в ряде автохозяйств.

Производительность этой установки при двухсменной работе составляет в сутки: 320—350 кг по отработавшему маслу и 250—280 кг по регенерированному маслу.

По заказу Управления автотранспорта Министерства заготовок СССР, «Автотрансстройпроект» разработал проект типовой регенерационной станции на одну установку ВИМЭ-2, который одобрен техническим советом министерства.

Согласно этому проекту регенерационная станция (рис. 1 и 2) состоит из следующих помещений:

1) собственно регенерационной, в которой расположены регенерационная установка *1*, два отстойника *2* для отработавшего масла, емкостью в 300 л каждый, расположенные на высоте 1,8 м от уровня пола, три сборника *3* для регенерированного масла, также по 300 л (на высоте 2,75 м от уровня пола) и два насоса *4* и *19* для перекачки масла;

2) приемо-раздаточной с наружной платформой перед ней для облегчения перемещения бочек с маслом. Под полом (уровень которого на 1 м выше, чем в регенерационной) располагается цистерна *5* на 300 л для сбора отработавшего масла, а на стене (на высоте 1,5 м) расположены два баллона *6* для отпуска масла на 100 л каждый;

3) котельной с расположенным в ней паровым водотрубным котлом *7* (системы Рябова, с поверхностью нагрева 3,8 м²), конденсационным баком *8* и насосом для перекачки воды *9*;

4) подсобного помещения, в котором располагается рабочий стол *10*, раковина *11* с подводкой холодной и горячей воды и шкафчика *12* для спецодежды;

5) тамбура, в котором находится электросчетчик с распределительным щитом *13*, и ввод воды с водомером *14*.

Отопление станции центральное. Пар, кроме отопления, расходуется на подогрев отработавшего масла. Расход топлива выражается в 90 м³ дров в год.

Для вентиляции помещения во время работы регенерационной установки используется монтированный на стене вентилятор *15*. Непосредственно над регенерационной установкой помещен специальный зонт, соединенный с вытяжной трубой, идущей к вентилятору. Потребителями электроэнергии являются регенерационная установка с двумя скальчатыми насосами и электропечью, электровентилятор и осветительная сеть. Общая мощность этих агрегатов 8,8 квт.

Доставленные на станцию бочки с отработавшим маслом закатываются в приемораздаточную через платформу, расположенную на уровне пола кузова грузового автомобиля. Здесь происходит слив масла в цистерну через фильтр, установленный в горловине цистерны *5* (рис. 1, 2 и 3). Цистерна представляет собою круглый бак с плоским дном высотой 1000 мм и диаметром 1900 мм, оборудованный однооборотным змеевиком для пароподогрева масла до 20° Ц, съемной крышкой для осмотра и чистки бака, горловиной *20* с фильтром для залива масла и пятью патрубками для присоединения маслопаропроводов. Цистерна установлена на двух деревянных подставках на 0,8 м ниже уровня пола станции.

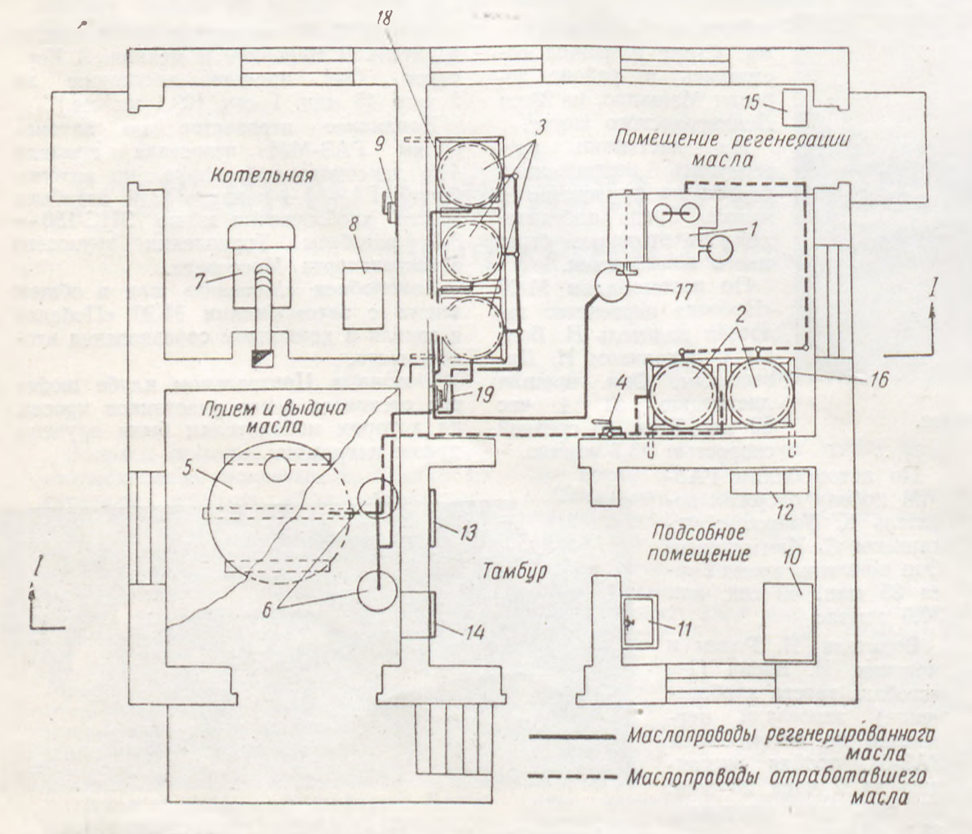


Рис. 1. План станции.

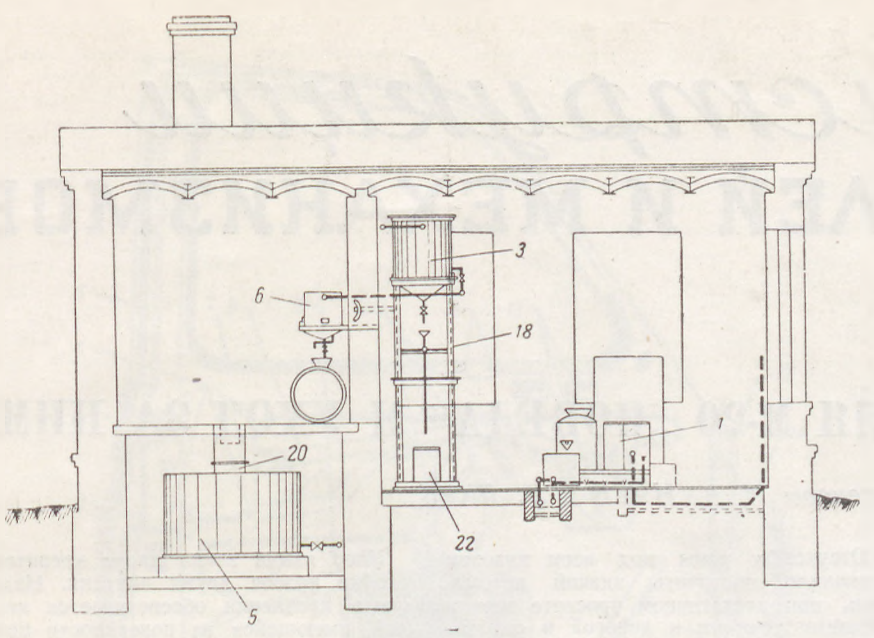


Рис. 2. Разрез станции по I—I.

Бак в приемо-раздаточной сконструирован разборным, что облегчает доступ к расположенной под ним цистерне.

Рис. 3. Схема маслопроводов отработавшего масла.

В зимнее время бочки с отработавшим маслом остаются в приемо-раздаточной в течение суток для отогрева, и слив масла из них производится лишь на следующие сутки.

Из цистерны отработавшее масло при помощи установленного на стене ручного насоса *4* перекачивается по трубе в отстойник *2*, где происходит подогрев масла до температуры 80—85° и отстой его в течение суток. Оба отстойника работают попеременно: в то время, как в одном происходит подогрев и отстой масла, из другого масло подается в регенерационную установку. Каждый отстойник представляет собою круглый бак с коническим дном, диаметром 750 мм и высотой цилиндрической части 850 мм, оборудованный шестиоборотным змеевиком для пароподогрева, съемной крышкой, масломерным стеклом, угловым термометром, патрубками для присоединения масло- и паропровода и лапами для установки на металлическую конструкцию *16*, общую для обоих отстойников, высотой 1800 мм.

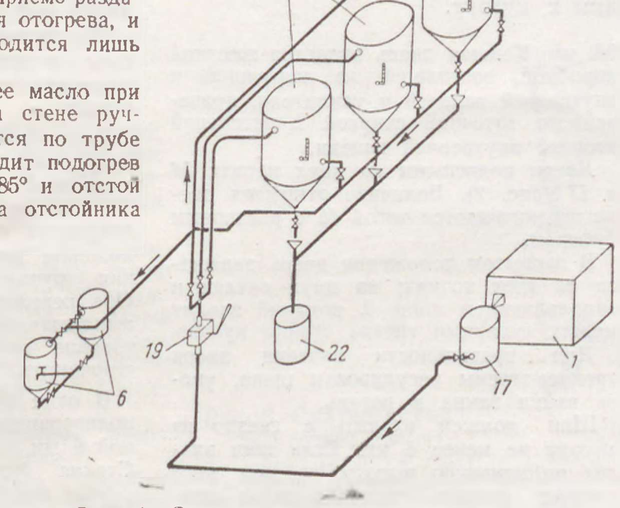


Рис. 4. Схема маслопроводов регенерированного масла.

Из отстойника масло самотеком поступает в регенерационную установку *1*, в которой и происходит процесс восстановления масла, заключающийся в предварительном отделении от масла грубых механических примесей; отгоне из него горючего и воды; поглощении асфальто-смолистых веществ отбеливающей землей (адсорбции) и, наконец, отделении от масла отбеливающей земли и твердых примесей путем фильтрации его с помощью фильтр-пресса.

Восстановленное масло непрерывно поступает в промежуточный бак *17* (рис. 1, 2 и 4), объем которого равен 4-часовой производительности установки. Из этого бака масло, по мере его накопления, но не реже 2-х раз в смену, перекачивается ручным насосом *19* в один из сборников *3* регенерированного масла. Сборники того же типа, что и отстойники *2* (это упрощает их изготовление). Все три сборника устанавливаются на общей металлической конструкции *18*, аналогичной с конструкцией *16*, но высотой 2750 мм.

Из сборников регенерированное масло самотеком поступает в мерные баллоны *6*, снабженные пятью патрубками: наполнительным, расходным, спускным, контрольным для наполнения до 100 л и вторым контрольным для наполнения до 50 л.

Из мерных баллонов масло отпускается непосредственно в тару потребителя.

Наполнение баллонов производится попеременно при помощи проходных кранов. Таким образом, отпуск масла может происходить непрерывно — то из одного, то из другого баллона.

Масло может отпускаться в количествах, кратных 50 л, благодаря наличию на каждом баллоне второго контрольного краника на половинной высоте баллона, открываемого при необходимости наполнения баллона до 50 л.

Маслопроводы запроектированы из стальных газовых труб диаметром от ½″ до 2″.

Для выпуска из отстойников отстоявшихся частиц, а также для сбора излишнего масла при переливании отстойника или сборника, предусматривается специальный маслопровод и маслосборные бадьи *21* и *22* (см. рис. 3 и 4).

Регенерационная станция запроектирована в отдельно стоящем кирпичном здании с несгораемыми перекрытиями. Полезная площадь здания 56,8 м², площадь застройки 81,1 м², общая кубатура 386 м³.

Регенерационная станция при двухсменной работе может обслужить парк до 300 автомобилей. При этом стоимость самой регенерации масла составит около 50% от стоимости свежего масла.

Подобные станции в настоящее время строятся в автоколоннах Министерства заготовок СССР.

Конструкции автомобилей и механизмов

КУЗОВЫ АВТОМОБИЛЯ М-20 „ПОБЕДА" И УХОД ЗА НИМИ

Инженеры Н. КУНЯЕВ и Э. ЯКУБ

Автомобили «Победа» выпускаются с двумя типами несущих, четырехдверных, пятиместных кузовов: типа «седан» — цельнометаллическим и «кабриолет» — с откидывающимся тканевым верхом.

Кузов автомобиля «Победа», созданный советскими конструкторами, не имеет себе подобных в мировом массовом автомобилестроении. Обтекаемая форма с крыльями, выполненными заподлицо с кузовом, положила начало новому направлению в оформлении автомобилей. В 1948—1949 гг. ряд заграничных фирм (Фрезер, Форд, Паккард, Хадсон, Стандарт, Альфа-Ромео и др.) выпустили новые кузовы, подражающие «Победе».

Кузов автомобиля «Победа» состоит из каркаса, усилителей и наружных облицовочных панелей. Детали кузова соединены между собой точечной сваркой, усиленной в ряде мест газовой и дуговой сваркой. Крылья привернуты болтами. Материал кузова — сталь марки 08 толщиной от 0,8 до 2,0 мм.

Короткая рама (рис. 1) в передней части кузова служит для крепления силового агрегата (двигателя со сцеплением и коробкой передач), передней подвески и радиатора. Рама крепится болтами к полу кузова. Уход за ее креплением заключается в проверке затяжки болтов через каждые 6 тыс. км. Для более равномерного распределения усилий на кузов, к раме приварены два подкоса, которые привертываются болтами к передней стенке кузова (по четыре болта на каждый подкос).

Отсутствие рамы под всем кузовом позволило построить низкий автомобиль при достаточном просвете между низшими точками и дорогой и свободном размещении пассажиров. Малая высота автомобиля и хорошая обтекаемость (коэфициент обтекаемости автомобиля М-20 равен 0,023)) придают ему устойчивость на дороге и способствуют уменьшению расхода топлива. Большая жесткость несущего кузова уменьшает опасность для пассажиров в случае аварии.

Двери кузова штампованные, из листовой стали марки 08 толщиной 0,9 мм. Каждая дверь является жесткой коробкой, состоящей из наружной и внутренней панелей и усилителя, приваренного точечной сваркой к петельной стороне внутренней панели.

Двери подвешены на двух петлях *14* и *17* (рис. 2). Величина открытия двери ограничивается тягой *16* с резиновым буфером.

В закрытом положении дверь держится на трех точках: на двух петлях и направляющем шипе *2*, который входит между сухарями гнезда стойки кузова.

Для правильности навески двери предусмотрены регулировки шипа, упора языка замка и петель.

Шип должен входить в гнездо на высоту не менее 6 мм. Если шип входит на меньшую высоту, то под него следует ставить металлическую подкладку. При закрывании двери шип должен входить между сухарями и не ударяться в края гнезда.

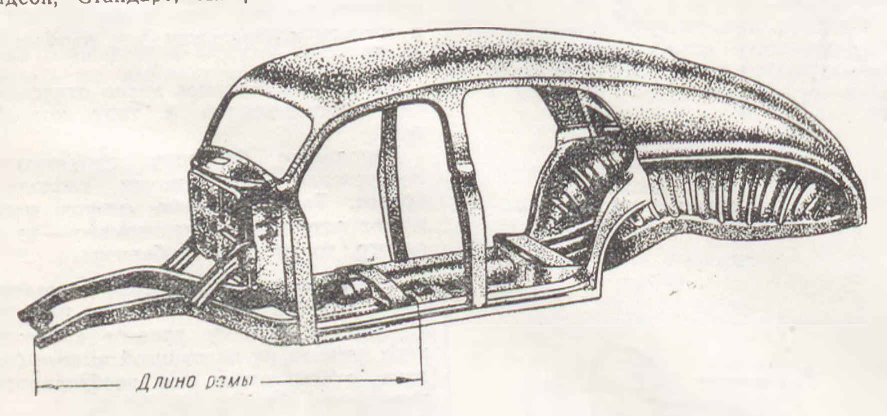


Рис. 1. Крепление рамы к кузову.

Упор языка замка двери крепится к стойке кузова двумя винтами. Надежность крепления обеспечивается насечкой, имеющейся на поверхности прилегания упора и стойки кузова. Для регулировки плотности закрывания двери следует ослабить два винта крепления упора, после чего его можно перемещать вверх, вниз, вправо и влево. Такой регулировкой можно добиться легкости открывания и закрывания двери при плотном прилегании губчатых уплотнителей.

Петли дверей регулируются в месте их крепления к дверям. Регулировка дверей на петлях достаточно сложна, так как при этом необходимо достигнуть правильного положения двери в проеме, соосности верхней и нижней петель, равномерного прилегания уплотнителей по всему периметру дверных проемов, легкого открывания и закрывания дверей. При необходимости снять двери следует, во избежание нарушения их регулировки при обратной установке, отвертывать винты крепления петель к стойкам кузова, а не к двери.

Для предупреждения нарушения правильного положения дверей, винты петель надо затягивать намертво. При этом нужно иметь в виду, что средний винт верхней петли находится в глубине стойки кузова и снаружи незаметен.

Наружная ручка вытяжного типа крепится к двери винтами *4*, а внутренняя насажена на ось, укрепленную в кронштейне.

Замок двери может выключаться изнутри автомобиля посредством тяги *7* с надетой на нее головкой. При верхнем положении головки замок можно открывать снаружи, а при нижнем положении замок выключается и наружная ручка вытягивается вхолостую. Обе передние двери имеют наружные выключатели, запираемые ключом. Внутренние ручки выключателями не выключаются.

В окна кузова вставлены закаленные полированные стекла «сталинит» толщиной 6 мм, имеющие высокую прочность. Стекла безосколочные и поэтому в случае аварии безопасны.

Вынимание стекол дверей для замены надо производить в следующем порядке:

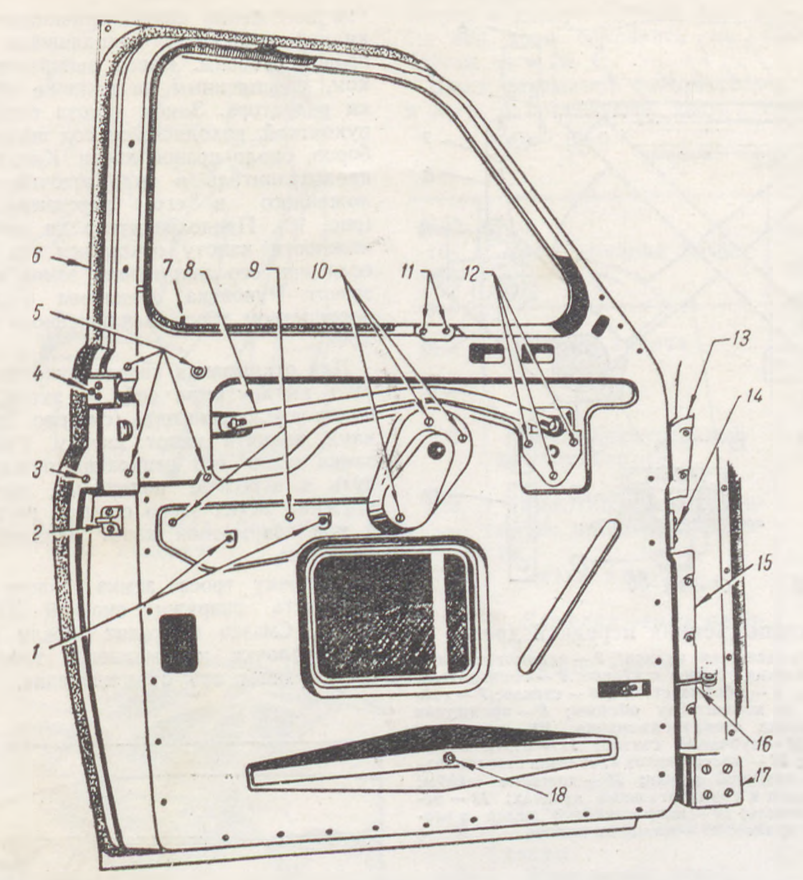


Рис. 2. Левая передняя дверь (без облицовки стекол и внутренней обшивки):

1 — отверстия для крепления подлокотника; *2* — направляющий шип; *3* — винт крепления наружного выключателя двери; *4* — винты крепления наружной ручки; *5* — винты крепления замка двери; *6* — резиновый уплотнитель двери; *7* — тяга привода механизма выключения наружной ручки; *8* — тяга соединения механизма замка с внутренней ручкой; *9* — винты крепления неподвижной горизонтальной кулисы стеклоподъемника; *10* — винты крепления механизма стеклоподъемника к двери; *11* — винты верхнего крепления вертикальной кулисы стеклоподъемника; *12* — винты крепления кронштейна внутренней ручки двери; *13* и *15* — облицовки стойки передка; *14* — верхняя петля двери; *16* — ограничитель хода двери; *17* — нижняя петля двери; *18* — болт нижнего крепления вертикальной кулисы стеклоподъемника.

1) Опустить стекло вниз.

2) Отвинтить головку тяги *7* выключателя замка (см. рис. 2).

3) Отвернуть винты крепления подлокотника и снять его.

4) Снять внутреннюю ручку двери и ручку стеклоподъемника. Для этого с помощью деревянной вилки *7* отжать розетку *3* (рис. 3) и, преодолев усилие пружины *5*, заостренным куском проволоки вынуть чеку *2*.

5) Вывернуть винты крепления рамки стекла (два сверху, два спереди, два сзади и один винт снизу, закрытый резиновым уплотнителем) и снять рамку вместе с поворотным стеклом.

6) Отвернуть винты с крестообразными шлицами, крепящие обшивку двери к внутренней панели, и снять обшивку.

7) Отвернуть через люки в двери крепление обоймы стекла к кулисам стеклоподъемника (два винта у задней двери, два винта и две гайки у передней двери).

8) Вынуть стекло с обоймой вверх на внутреннюю сторону двери.

Новое стекло вставляется в обойму вместе с мягкой резиновой прокладкой толщиной 1,5—2 мм с помощью пресса или легкими ударами резинового молотка.

Стекло с обоймой вставляется в окно в порядке, обратном описанному. Регулировка правильности подъема стекла облегчается благодаря продолговатой форме отверстий крепления кулис стеклоподъемника.

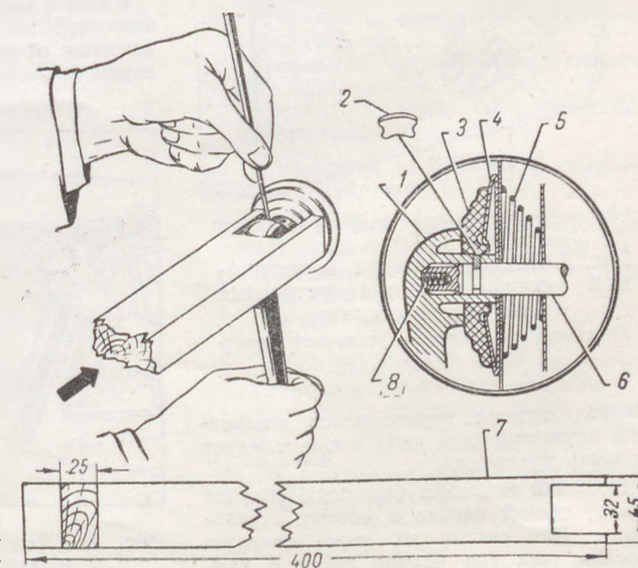


Рис. 3. Снятие внутренней ручки двери:

1 — ручка двери; *2* — чека; *3* — розетка; *4* — шайба; *5* — спиральная пружина; *6* — стержень ручки; *7* — деревянная вилка для сжатия спиральной пружины; *8* — пружина.

Стеклоподъемник передней двери (рис. 4) имеет зубчатую передачу для поворота ведущего рычага *15*, который посредством пальца перемещает вверх или вниз кулису *4* и соединенную с ней винтами *3* обойму *5* вместе со стеклом *6*. Для перемещения стекла без перекосов служит вспомогательный рычаг *2*, соединенный в центре шарнирно с рычагом *15*. На конце ведущего и концах вспомогательного рычага имеются пальцы *17*, входящие в направляющие кулисы. На пальцы надеты кожаные шайбы *16*.

Для уравновешивания веса стекла служит пружина *13*. При опускании стекла она закручивается, а при подъеме раскручивается.

К передней части обоймы стекла передней двери приварен кронштейн *8*, к которому гайками *7* привернуты два пальца *19* с кожаными шайбами *20*. Пальцы *19*, перемещаясь в кулисе *12*, создают строго вертикальное перемещение стекла.

У стеклоподъемника задней двери нет вертикальной кулисы, пальцев *19* и кронштейна, так как стекло задней двери имеет направляющие желобки в рамке двери с обеих сторон.

При сборке дверей чеку *2* (см. рис. 3) надо поставить точно на вторую выточку стержня ручки. Если ее поставить на первую выточку, то ручка будет болтаться. Пружина *8* также должна быть поставлена на свое место.

Ветровое стекло состоит из двух частей, расположенных под углом. Вынимать его нужно внутрь кузова в следующем порядке:

1) Отвернуть винты отделочной рамки и средней стойки.

2) Отогнуть отверткой язычок резинового уплотнителя и, надавив на стекло снаружи, вынуть его внутрь кузова вместе с уплотнителем. Стекла должны снимать два человека: один — изнутри кузова, другой — снаружи.

Установку ветрового стекла на место нужно производить в следующем порядке:

1) Вынуть из резинового уплотнителя дефектные стекла, очистить уплотнитель от старого клея и смазать его

свежим резиновым клеем № 88 завода «Каучук» (можно применять клей № 61, но он менее устойчив к высокой температуре). Вставить стекла в резиновый уплотнитель и дать клею засохнуть (выдержка 8 часов).

2) Заложить в уплотнитель шпагат (рис. 5) по всему периметру. Концы шпагата должны быть с внешней стороны стекла.

3) Промазать кромки оконного проема водонепроницаемой пастой (производства лакокрасочного завода в Москве).

4) Вставить стекло изнутри кузова и плотно прижать его к проему ветровой рамы.

5) Потянуть за оба конца шпагата для отгибания язычка резинового уплотнителя (рис. 6). Это следует делать вдвоем: один человек прижимает стекло изнутри, другой выдергивает шнур. В последнюю очередь выдергивают шнур в верхней части стекла (рис. 7).

6) Привернуть отделочную рамку и резиновый уплотнитель к центральной стойке.

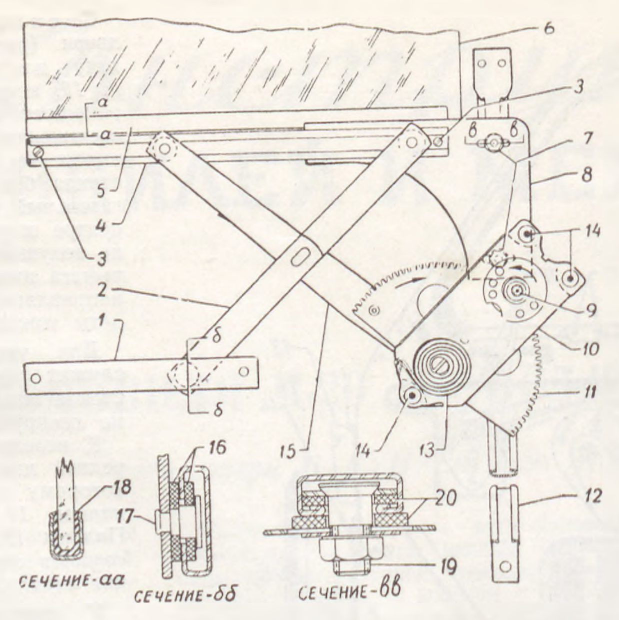


Рис. 4. Стеклоподъемник передней двери:

1 — горизонтальная неподвижная кулиса; *2* — вспомогательный рычаг; *3* — винты крепления обоймы к кулисе; *4* — горизонтальная подвижная кулиса; *5* — обойма стекла; *6* — стекло; *7* — гайки крепления пальца к кронштейну обоймы; *8* — кронштейн обоймы; *9* — ось рукоятки стеклоподъемника; *10* — основание зубчатой передачи; *11* — зубчатый сектор; *12* — вертикальная кулиса; *13* — пружина; *14* — места винтов крепления стеклоподъемника к двери; *15* — ведущий рычаг; *16* — кожаные шайбы; *17* — направляющий палец в горизонтальных кулисах; *18* — резиновый уплотнитель стекла; *19* — направляющий палец в вертикальной кулисе; *20* — кожаные шайбы.

Таким же образом снимают и устанавливают заднее стекло.

Сиденья — пружинные. Переднее сиденье регулируется. Для передвижения сиденья назад необходимо сесть на него (рис. 8), приподнять рукоятку с левой стороны сиденья и, отталкиваясь от пола кузова ногами, отодвинуть сиденье до нужного положения.

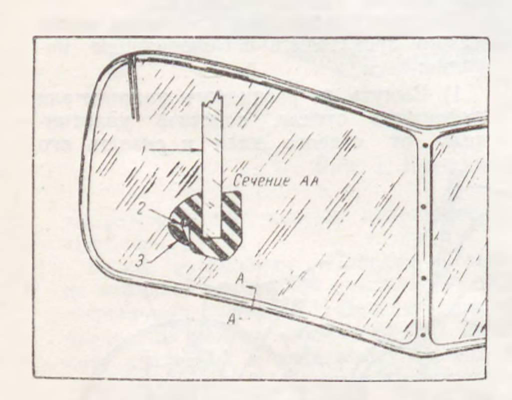


Рис. 5. Закладка шнура в резиновый уплотнитель при установке ветрового стекла:

1 — стекло; *2* — шнур; *3* — резиновый уплотнитель.

Вперед сиденье перемещается возвратной пружиной, для чего также следует поднять рукоятку.

Подушка и спинка переднего сиденья имеют общий каркас и потому неразъемны. Для снятия их надо отвернуть восемь гаек (по четыре гайки с каждой стороны), крепящих регулировочные салазки к полу кузова, и через переднюю дверь вынуть сиденье вместе с салазками.

Подушка заднего сиденья снимается отдельно от спинки, для чего нужно отвернуть пять винтов, крепящих подушку к каркасу. Спинка заднего сиденья несъемная. Она закреплена тремя болтами со стороны багажника.

Багажник (рис. 9) имеет два отделения: нижнее — для запасного колеса и шоферского инструмента и верхнее — для багажа пассажиров. Багажник закрывается крышкой и запирается ключом. Стойка, удерживающая крышку багажника, раздвижная.

Капот выполнен в виде крышки, навешенной на передке кузова. Для облегчения открывания капота к его шарнирам крепятся две пружины. В открытом положении капот удерживается откидной подпоркой, находящейся с его правой стороны. Капот запирается замком, укрепленным на колпаке облицовки радиатора. Замок капота отпирается рукояткой, находящейся под щитом приборов, около правой двери. Капот имеет предохранитель в виде крючка, расположенного в его передней части (рис. 10). Предохранитель не дает возможности капоту открыться на ходу, если при его закрывании замок не был заперт. Рукоятка соединена с замком посредством троса, заключенного в оболочку.

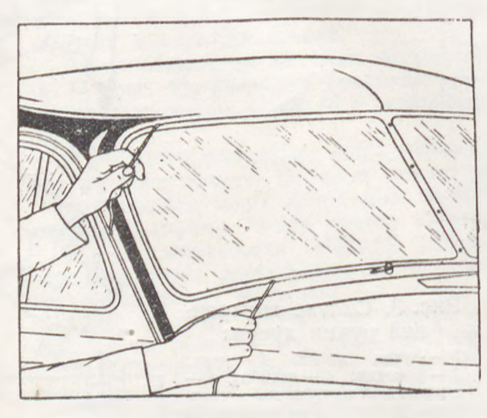


Рис. 6. Постановка стекла. Начало выдергивания шнура.

Для открывания капота рукоятку следует вытянуть на себя, а затем, освободив предохранитель (см. рис. 10), руками поднять капот кверху. Рукоятку замка после его отпирания нужно вернуть в переднее положение, так как пружина замка этого сделать не может, и при закрывании капот останется незапертым.

Оболочку троса замка капота надо смазывать снаружи смазкой *ЛП* (см. ниже). Смазка проходит между витками оболочки и смазывает трос, что предохраняет его от ржавления.

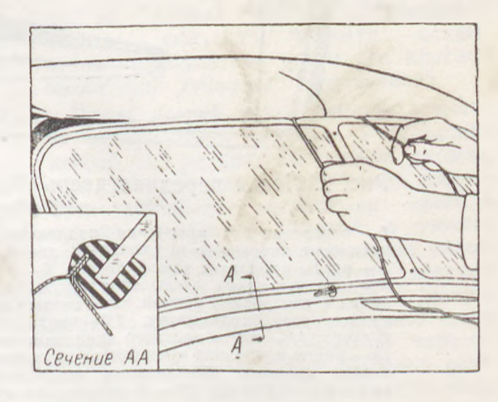


Рис. 7. Постановка стекла. Конец выдергивания шнура.

Тент автомобиля «кабриолет» изготовлен из сдвоенной прорезиненной хлопчатобумажной ткани. Спереди к тенту прикреплен деревянный лобовой брус, закрепляемый на верхней полке рамки ветрового стекла двумя защелками. Тент расправляется с помощью пяти дуг. Три из них вставляются в гнезда в корпусе кузова, а две (задние) укреплены на шарнирных боковых брусьях. Боковые части тента расправляются посредством подложенных под них ватников. В задней части тента укреплено окно со стеклом «сталинит».

Опускание и укладку тента производят в следующем порядке. Отстегивают две передние кнопки и запоры лобового бруса; вынимают из отверстий первую дугу тента и кладут брус за вторую дугу, затем вынимают вторую и третью дуги и перекладывают брус дальше.

После этого отстегивают боковые кнопки тента, укладывают рамку заднего окна на полке задка, раскладывают тент по крыше багажника, складывают

три передние дуги в пучок концами вперед и кладут боковой брус так, чтобы его края опирались на боковые брусья дуги № 4.

Далее закрывают тентом сверху брус и дуги, а оставшуюся часть тента заправляют под лобовой брус. Сбоку тент должен закрывать деревянные брусья дуги № 4. Тент затягивают сверху ремнем и закрывают чехлом.

Уход за кузовом заключается в поддержании чистоты обивки, в уходе



Рис. 8. Регулировка переднего сиденья.

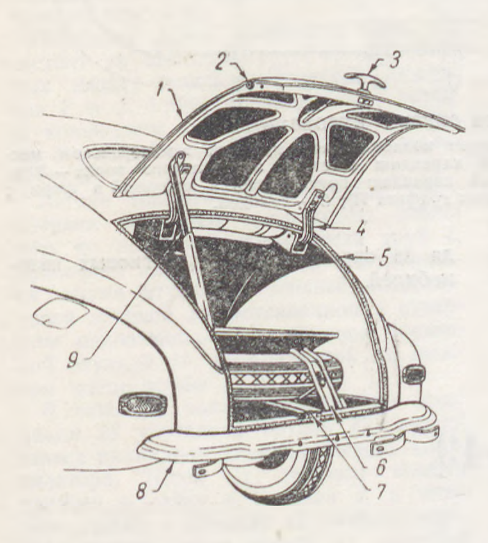


Рис. 9. Багажник кузова (показан со снятым задним буфером):

1 — крышка багажника; 2 — буфер крышки; 3 — замок багажника; 4 — петля; 5 — резиновый уплотнитель крышки; 6 — держатель запасного колеса; 7 — упор замка; 8 — задний брызговик; 9 — стойка.

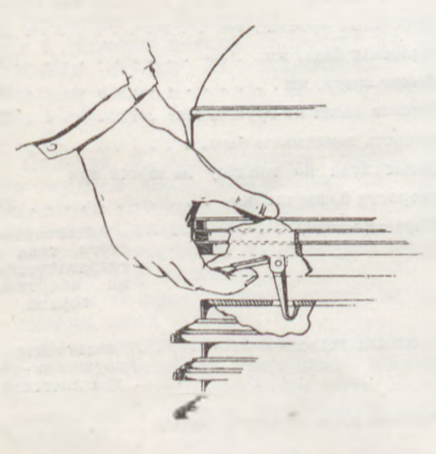


Рис. 10. Открывание предохранительного крючка капота.

Таблица смазки кузова

№№ точек	Наименование точек	Количество точек	Операция
1	Штырь капота	1	Стержень штыря смазывать легкопроникающей смазкой, а конец штыря — смазочным карандашом через 6000 км.
2	Предохранительный крючок капота	1	Крючок смазывать смазочным карандашом через 6000 км, а ось крючка — легкопроникающей смазкой.
3	Уплотнительная резиновая прокладка капота	1	Протирать графитовой пудрой через 6000 км
4	Петли капота	2	Смазывать легкопроникающей смазкой через 6000 км
5	Защелка замка капота	1	То же
6	Замок двери	4	Повернуть рукоятку двери на себя, пустить несколько капель легкопроникающей смазки в щель для смазки механизма замка. Смазывать через 6000 км
7	Цилиндр выключателя замка	2	Припудрить порошкообразным графитом через 6000 км
8	Направляющий шип двери	4	Смазывать через 6000 км смазочным карандашом
9	Язык замка двери	4	Смазывать через 1000 км смазочным карандашом
10	Сухари гнезда направляющего шипа двери	4	Смазывать через 6000 км смазочным карандашом
11	Защелка замка двери	4	Смазывать через 1000 км смазочным карандашом
12	Салазки переднего сиденья	1	Протирать тряпкой, пропитанной солидолом, один раз в год
13	Петли дверей	8	Смазывать оси петель легкопроникающей смазкой через 6000 км, а если необходимо, то чаще
14	Шарнир ограничителя хода двери	4	Смазывать ось легкопроникающей смазкой через 6000 км
15	Резиновый буфер ограничителя хода двери	4	Смазывать один раз в год касторовым маслом, затем припудривать порошком графита. Для смазки вскрывать часть обшивки двери
16	Резиновый уплотнитель двери	4	Протирать графитовой пудрой через 6000 км
17	Скоба замка багажника	1	Смазывать через 6000 км смазочным карандашом
18	Кулачок подпорки крышки багажника	1	Смазывать через 6000 км легкопроникающей смазкой
19	Стойка подпорки крышки багажника	1	Смазывать через 6000 км смазочным карандашом
20	Ось стойки подпорки крышки багажника	1	Ось стойки смазывать легкопроникающей смазкой через 6000 км
21	Резиновый уплотнитель крышки багажника	1	Протирать графитовой пудрой через 6000 км
22	Резиновый буфер крышки багажника	2	То же
23	Замок багажника	1	Смазывать через 1000 км язычок замка смазочным карандашом. Через 6000 км смазывать замок изнутри крышки легкопроникающей смазкой
24	Цилиндр замка багажника	1	Припудрить графитовым порошком через 6000 км

за окрашенными и хромированными поверхностями, в смене или регулировке неисправных механизмов и смазке петель дверей, замков и т. п.

Жирные и масляные пятна на обивке удаляются чистой тряпкой, смоченной в четыреххлористом углероде, эфире или авиационном бензине.

Часть автомобилей М-20 «Победа» (например, такси «кабриолет») имеет обивку кузова из искусственной кожи— текстовинита, представляющего собой полихлорвиниловое покрытие на тканевой основе. Текстовинитом обтянуты также подлокотники всех остальных автомобилей М-20. Это покрытие обладает высокой прочностью, устойчивостью к влаге, бензину, керосину, маслу и кислоте.

Текстовинит необходимо систематически (не менее одного раза в 10 дней) мыть водой или мыльным раствором с помощью мягкой волосяной щетки. После этого текстовинит следует насухо протирать чистой тряпкой. При таком уходе обивка надолго сохраняет свой цвет, остается эластичной и не теряет блеска.

Механизмы и детали кузова необходимо смазывать во избежание заедания, быстрого износа, ржавления и появления скрипа. Места, подлежащие смазке, указаны на карте смазки кузова (рис. 11). Резиновые уплотнители проемов передних и задних дверей, в случае необходимости, следует подклеивать к месту клеем № 88 или № 61.

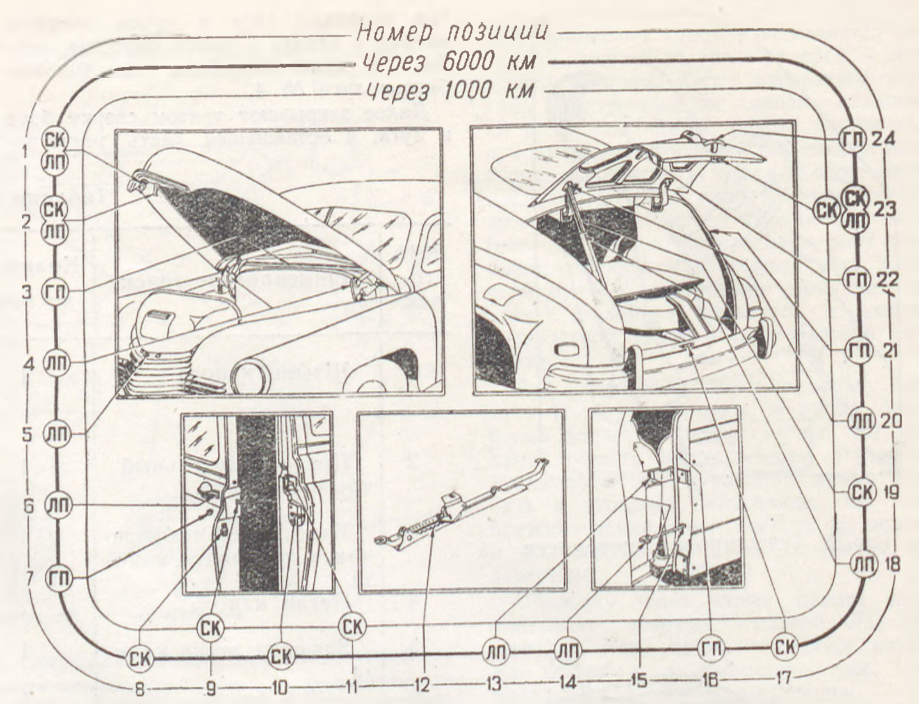


Рис. 11. Карта смазки кузова:

ЛП — легкопроникающая смазка (состав: концентрат коллоидального графита в минеральном масле — 60%, уайт-спирит — 40%); *СК* — смазочный карандаш (состав: натурального воска — 30%, парафина — 60%, графита П — 10%; смазочный карандаш приготовляется отливкой в форму); *ГП* — графитная пудра (порошок графита П); *С* — солидол.

Уход за окраской автомобиля М-20 «Победа» ничем не отличается от ухода за окраской других легковых автомобилей.

МОТОЦИКЛ ИЖ-49

И. ЦИПЕРФИН и С. ЗОРИН

В текущем году Ижевский завод приступил к серийному выпуску модернизированной модели дорожно-спортивного мотоцикла среднего класса — ИЖ-49 (рис. 1).

Мотоцикл ИЖ-49, предназначенный для езды в одиночку и с пассажиром на заднем седле, выполнен на базе мотоцикла ИЖ-350; в конструкцию экипажной части его внесены изменения.

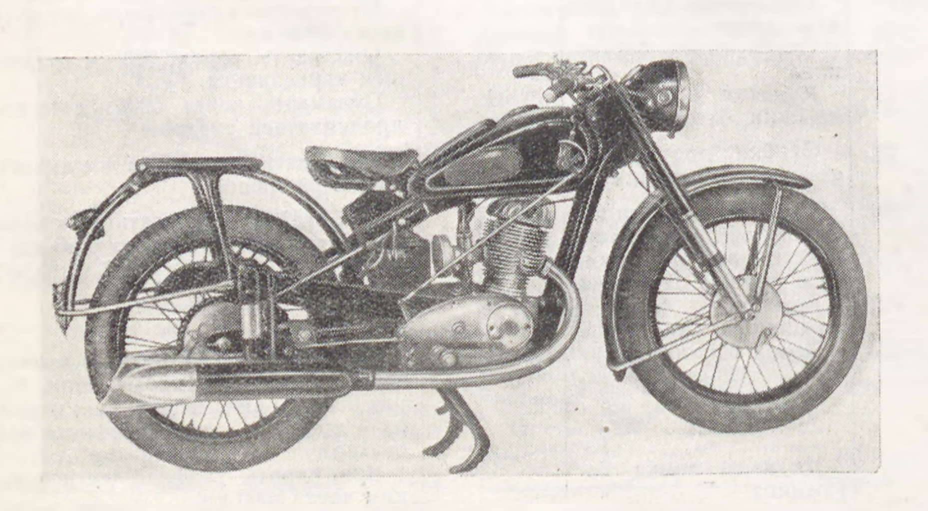


Рис. 1. Общий вид мотоцикла ИЖ-49

Основные технические данные мотоцикла ИЖ-49

Габаритные размеры (мм):	
длина	2120
ширина	770
высота	970
Дорожный просвет, мм	150
Колесная база, мм	1375
Вылет вилки, мм	140
Высота седла от грунта, мм	780
Емкость топливного бака, л	13
Запас хода по топливу на шоссе при скорости 60 км/час, км	300
Передняя вилка	телескопического типа с гидравлическими амортизаторами
Подвеска заднего колеса	эластичная, пружинно - гидравлическая
Максимальная скорость, км/час	90

Усовершенствование экипажной части мотоцикла улучшает его динамику, по-

вышает комфортабельность езды и износоустойчивость деталей, а также уменьшает утомляемость водителя при езде по плохим дорогам.

Двухтактный двигатель мощностью 11,5 л. с. при 4000 об/мин. позволяет мотоциклу свободно развивать скорость до 90 км/час.

Хорошая проходимость мотоцикла обеспечивается большим дорожным просветом в 150 мм, что на 30 мм выше, чем у мотоцикла ИЖ-350.

Рама—штампованная, сварная; в задней части к ней приварена стальная втулка, являющаяся опорой и направляющей для вилки заднего колеса.

Передняя вилка отличается несложностью конструкции и значительными преимуществами по сравнению с рычажной вилкой мотоцикла ИЖ-350.

Вилка имеет постоянный вылет (140 мм), что способствует устойчивой стабилизации переднего колеса мотоцикла. Конструкция вилки обеспечивает эластичность и надежную амортизацию толчков при езде.

Передняя вилка мотоцикла (рис. 2) состоит из стальных труб *1*, соединенных между собой посредством мостиков *7* и *2*. Гайка *4* закрепляет трубу в коническом отверстии мостика. Труба *3* рулевой колонки жестко скрепляет мостики.

Легкие тонкостенные стальные наконечники *16* имеют возможность скользить по наружной поверхности труб *1*. Движение наконечников *16* направляется двумя втулками: верхней текстолитовой втулкой *10*, вставленной в отверстие наконечника *16*, и нижней бронзовой втулкой *15*, закрепленной на нижнем конце трубы *1*.

В донышке наконечника *16* на основании *18* укреплена трубка *17*, являющаяся цилиндром гидравлического амортизатора. Шток *11* верхним концом ввинчен в гайку *4* мостика *2*, а нижним входит в цилиндр *17* амортизатора. На нижнем конце штока *11* укреплен поршень *14*, имеющий по наружной цилиндрической поверхности четыре сквозных узких прореза. В поршне так же укреплен подвижной обратный клапан *13*.

В цилиндр амортизатора залито около 100 см³ жидкости, состоящей из 50% трансформаторного и 50% турбинного масел.

Пружина *12*, помещенная внутри трубы *1*, нижним концом опирается на заплечики втулки *20*, закрепленной на верхней части цилиндра *17* амортизатора, а верхним концом упирается в шайбу *21*.

Сальник *9*, закрепленный гайкой *22* на верхнем конце наконечника *16*, препятствует вытеканию жидкости из амортизатора. Сливное отверстие *19* служит для спуска жидкости из цилиндра амортизатора при ее смене.

Кожух *8* предохраняет вилку от попадания пыли.

Руль мотоцикла ИЖ-49 укреплен в двух кронштейнах верхнего мостика передней вилки. Положение руля может изменяться с учетом удобства посадки водителя.

Легкость поворота вилки и руля при езде по дорогам различного качества регулируется рулевым амортизатором *6*, затягиваемым стяжным винтом *5* с помощью рукоятки *23*.

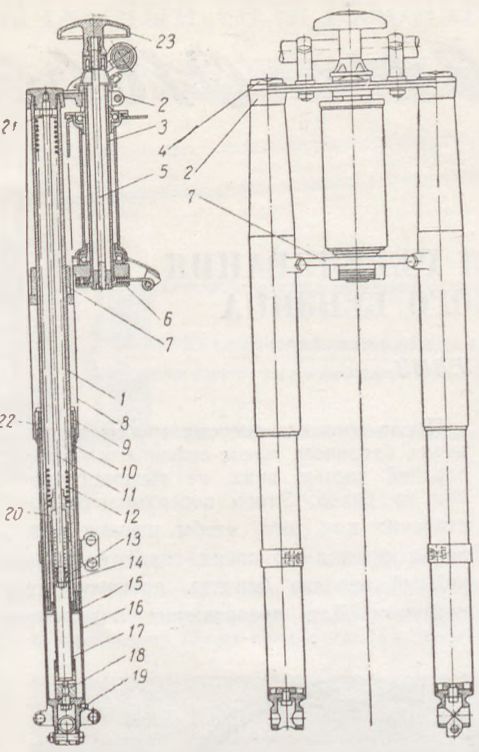


Рис. 2. Передняя телескопическая вилка мотоцикла.

Работа телескопической вилки протекает следующим образом. Во время наезда переднего колеса на препятствие наконечник *16* перемещается вверх. Пружина *12* при этом сжимается, так как вместе с наконечником вверх перемещается цилиндр *17* амортизатора с втулкой *20*, на которую опирается нижний конец пружины *12*. При переезде через препятствие нижняя часть вилки отходит вниз и пружина *12* выпрямляется.

Для быстрого гашения возникающих при езде колебаний нижней части вилки служит гидравлический амортизатор одностороннего действия.

В результате перемещения наконечника *16* и цилиндра *17* вверх уменьшается объем, ограниченный поршнем *14*, донышком цилиндра *17* и стенками его, и жидкость перетекает через прорезы поршня из нижней части цилиндра *17* в верхнюю его часть. При этом клапан *13* приподымается и пропускает жидкость. Во время обратного движения наконечника *16* вилки, жидкость выжимается из верхней части цилиндра *17* в нижнюю его часть, обратный клапан *13* прикрывает прорези в поршне *14* и жидкость просачивается через технологические зазоры между клапаном *13* и внутренней поверхностью цилиндра *17*.

Сопротивление, испытываемое жидкостью при просачивании через зазоры, не позволяет ей быстро перетекать из верхней части цилиндра в нижнюю, что препятствует быстрому выпрямлению пружины *12* и гасит колебания вилки и колеса мотоцикла.

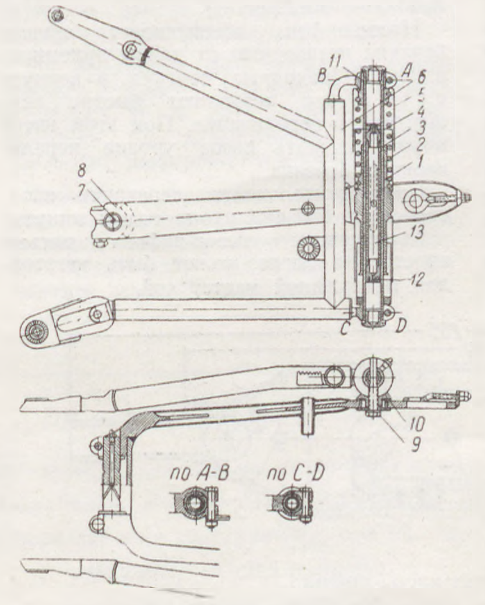


Рис. 3. Задняя подвеска.

В основу конструкции и работы подвески заднего колеса положены аналогичные элементы. Стальной корпус *1* подвески является соединительным звеном между колесом и вилкой *8* (рис. 3). Вилка *8* имеет возможность поворачиваться на валике *7*, закрепленном в раме мотоцикла.

В задней части вилки *8* крепится ось заднего колеса мотоцикла. Пружина *2* своим верхним концом ввинчена в червяк *11*, связанный с задней частью рамы *6* мотоцикла, а нижним концом ввинчена в корпус *1* подвески.

В задней части рамы мотоцикла жестко закреплена обоими концами стальная труба *3*. Внутри ее перемещается трубка *13*, связанная с корпусом *1* посредством болта *9*.

Резиновые манжеты *12* надеты на жиклеры *4*, ввинченные в трубку *13*, и препятствуют вытеканию жидкости из амортизатора, а также перетеканию ее из одной его полости в другую. Жиклеры *4*, имеющие малые проходные отверстия, создают сопротивление перемещению жидкости из трубки *3* в трубку *13*, и наоборот, что имеет место при колебаниях заднего колеса.

При колебаниях колеса и вилки *8* работает пружина *2* подвески.

Вилка 8 связана с корпусом *1* подвески посредством опорной втулки *10* и болта *9*, скрепляющего также трубку *13* с корпусом подвески. Кожух *5* предохраняет механизм от пыли.

Применение амортизаторов не только эффективно гасит колебания заднего колеса, но позволяет также использовать в качестве упорного элемента подвески более слабые пружины, что способствует мягкой, комфортабельной езде.

Многие детали и агрегаты мотоцикла ИЖ-49 заимствованы от мотоцикла ИЖ-350. Завод проводит работу по замене сложной и мало-надежной динамо-батарейной системы зажигания более простой и надежной системой от генератора переменного тока, при котором электрооборудование мотоцикла значительно упростится за счет отсутствия сложной распределительной коробки.

Обмен опытом

НАСОС-СИФОН ДЛЯ ПЕРЕЛИВАНИЯ ЭТИЛИРОВАННОГО БЕНЗИНА

В. УЛАСЕВИЧ

В связи с применением этилированного бензина каждый шофер должен иметь специальное приспособление для его перекачки, не прибегая к подсасыванию ртом. Ниже описывается устройство в виде насос-сифона, показавшее хорошие результаты при испытании в пробеге Москва — Киев — Минск — Москва. На рис. 1 изображены основные детали насос-сифона, а на рис. 2 его внутреннее устройство и даны габаритные размеры.

Насос-сифон состоит из корпуса, в который вставлен полый плунжер (корпус можно сделать из ручного солидол-пресса). Плунжер на нижнем конце имеет две уплотняющие кожаные манжеты и шариковый нагнетательный клапан. Верхний конец плунжера заканчивается трубкой для соединения со сливным шлангом.

В нижней части корпуса насос-сифона имеется шариковый всасывающий клапан и аналогичная трубка для соединения с приемным шлангом.

При перемещении плунжера вверх и вниз оба клапана обеспечивают необходимое насосное действие и подкачивание бензина в корпус насоса. Войлочное кольцо в верхней части корпуса служит для защиты плунжера от загрязнения и одновременно устраняет стуки при перемещении плунжера вниз.

Насос-сифон работает так.

Приемный шланг соединяют с бензобаком, а сливной — с сосудом, в который переливается бензин. Затем, держа насос-сифон вертикально и пользуясь местом соединения шланга с плунжером, как рукояткой, двумя-тремя качаниями плунжера вверх и вниз подкачивают бензин в корпус насоса и в оба шланга.

После того как система трубок заполнится бензином, насос-сифон наклоняют верхней частью вниз, не вынимая трубок из баков. Этого повертывания достаточно для того, чтобы шарики клапанов отошли от своих гнезд и дальнейший перелив бензина производился сифоном. Для прекращения переливания нужно вынуть шланг из бака и дать стечь бензину в сосуд.

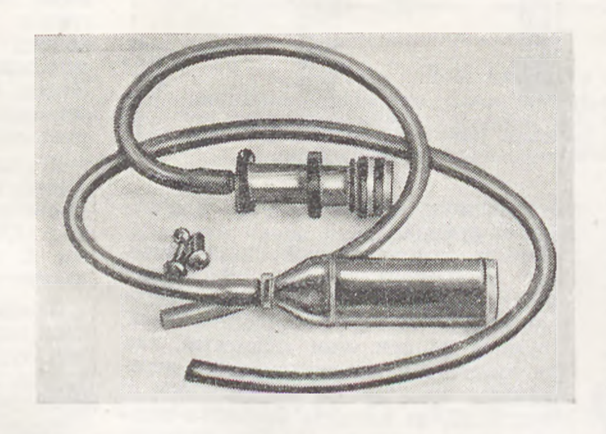


Рис. 1. Основные детали насос-сифона.

При хранении насос-сифона рекомендуется отверстия шлангов затыкать пробками (см. рис. 1).

Насос-сифон обеспечивает подсос бензина независимо от длины приемного шланга. Проходные сечения в корпусе и у трубок позволяют быстро осуществлять переливание. При этом насос можно держать выше уровня переливаемого бензина.

Продолжительность перекачки насосом 12 л бензина около одной минуты.

Конструкция насос-сифона весьма проста; он легко может быть изготовлен в гаражной мастерской.

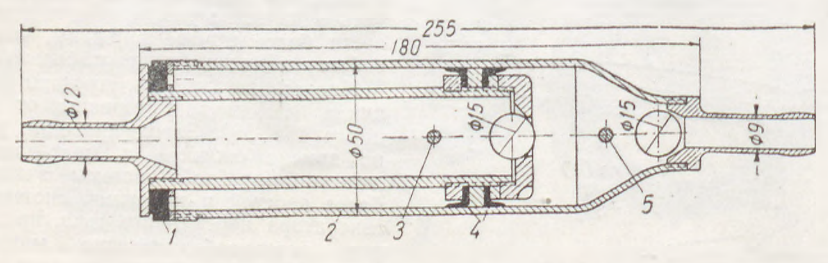


Рис. 2. Устройство насос-сифона:

1 — кольцо из войлока; 2 — корпус ручного солидол-пресса; 3 — шпилька диам. 4 мм; 4 — кожаные манжеты; 5 — шпилька диам. 4 мм.

УВЕЛИЧЕНИЕ СРОКА СЛУЖБЫ СПИДОМЕТРОВ

В. ЗАХАРОВ

Челябинским институтом механизации и электрификации сельского хозяйства по предложению городской Госавтоинспекции было проведено недавно изучение причин преждевременного выхода из строя спидометров.

Изучение показало, что наиболее характерными причинами повреждений спидометров являются: 1) скручивание и обрыв троса — 92%; 2) смятие зуба шестерни привода — 3%; 3) повреждение кожуха спидометра — 0,5%; 4) повреждение самого прибора спидометра — 0,5%; 5) другие повреждения прибора и привода — 4%.

При анализе причин большинства указанных повреждений выяснилось, что в процессе эксплоатации автомобилей, уход за спидометрами в автохозяйствах отсутствует.

Обрыв троса происходил в большинстве случаев после 20—22 тыс. км пробега автомобиля вследствие отсутствия смазки в кожухе троса. Трос оказывался покрытым слоем ржавчины и пыли.

На некоторых автомобилях трос был установлен так, что получался угол менее 90°, в результате чего он быстро перетирался в месте крутых изгибов.

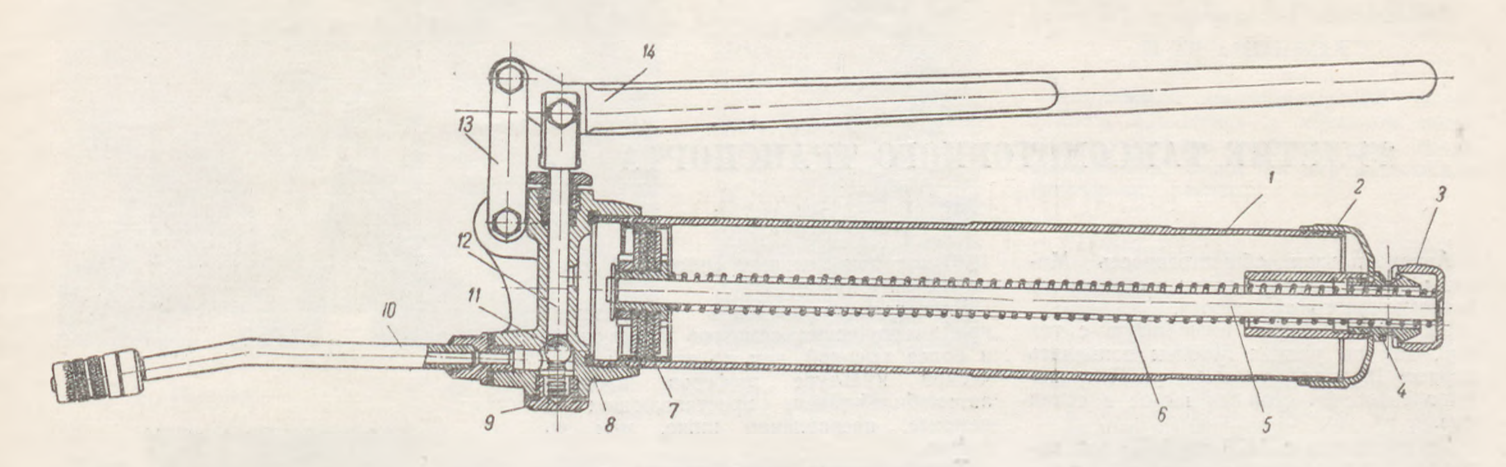
Для предупреждения порчи троса необходимо через каждые 5 тыс. км пробега автомобиля заливать в кожух спидометра 20—30 г автола и через каждые 10 тыс. км пробега автомобиля промывать в керосине кожух и трос спидометра. Кроме того, нужно смазывать трос техническим вазелином, а кожух — автолом, и при установке их на место заливать в кожух 20—30 г автола.

Обрыв троса чаще всего происходит около места его закрепления в наконечнике коробки передач. Так как длина троса уменьшается при этом только на 3—4 см, то вполне возможно производить ремонт троса два-три раза путем впайки его в наконечник.

Смятие зубьев шестерни привода спидометра является результатом небрежной сборки данного узла. Это происходит чаще всего вследствие того, что гайка шестерни привода спидометра в коробке перемены передач завертывается не доотказа, а на 3—4 нитки.

Изучение повреждений спидометров показывает, что они нуждаются в тщательном уходе за ними в автохозяйствах.

РУЧНОЙ РЫЧАЖНЫЙ СОЛИДОЛОНАГНЕТАТЕЛЬ



Разрез ручного рычажного солидолонагнетателя:

1 — цилиндр солидолонагнетателя; *2* — крышка цилиндра; *3* — головка штока; *4* — штуцер с трубкой; *5* — шток поршня; *6* — пружина поршня; *7* — совпреновая манжета поршня; *8* — головка цилиндра; *9* — пробка шарикового клапана; *10* — трубка со смазочной головкой; *11* — шариковый клапан; *12* — плунжер; *13* — соединительная планка для рычага; *14* — рычаг солидолонагнетателя.

Для смазывания под давлением механизмов автомобиля густой смазкой (солидол и пр.) трест гаражного и авторемонтного оборудования, кроме ручных плунжерных и винтовых солидолонагнетателей, выпускает новые ручные рычажные солидолонагнетатели высокого давления (см. рисунок).

Развиваемое солидолонагнетателем максимальное давление 300—350 атм. обеспечивает выдавливание из трущихся сопряжений автомобиля затвердевшей и загрязненной старой смазки и наполнение их свежей.

Солидолонагнетатель имеет три типа смазочных головок: храповиковую, луночную и цанговую. Рабочий объем цилиндра составляет 450 см³. За один ход плунжера (28 мм) подается 1 см³ смазки. Длина рычага солидолонагнетателя — 350 мм. Габаритные размеры: 385 × 140 × 70 мм.

Вес солидолонагнетателя без смазки — 2,52 кг.

СОВЕЩАНИЕ ШОФЕРОВ-СТОТЫСЯЧНИКОВ СТАВРОПОЛЬСКОГО КРАЯ

25 мая в г. Ставрополе состоялось, созванное по инициативе крайсовпрофа, краевое совещание шоферов-стотысячников совместно с руководителями автохозяйств и профсоюзных организаций, в котором приняло участие 400 представителей автохозяйств Министерства автотранспорта РСФСР, Союззаготтранса, Союзсовхозтранса и других автотранспортных организаций.

С докладом выступил управляющий Ставропольским автотрестом Министерства автотранспорта РСФСР П. И. Бутенко. В своем докладе он дал анализ состояния движения шоферов-стотысячников в автохозяйствах края, отметил основные недостатки, мешающие развитию этого движения, и подробно остановился на задачах, стоящих перед автоработниками в 1950 г. Особое внимание он уделил вопросу перевозки зерна и других сельскохозяйственных продуктов урожая текущего года.

На совещании был также заслушан доклад старшего научного сотрудника ЦНИИАТ И. А. Верховского о мероприятиях по дальнейшему развитию движения шоферов-стотысячников.

Совещание обратилось ко всем шоферам, ремонтным рабочим, инженерам, техникам и служащим автохозяйств края с призывом обеспечить досрочную вывозку зерна, добиться на основе передачи автомобилей шоферам на социалистическую сохранность, массового перевыполнения норм межремонтного пробега, обеспечить комплексную экономию по всем затратам, зависящим от качества работы шофера, отработать в течение 1950 г. не менее одного месяца на сэкономленном бензине и т. д.

Совещание призвало также работников заготовительных пунктов, председателей колхозов, работников дорожных отделов всемерно содействовать производительной работе автомобилей.

В работах совещания приняли участие секретарь крайкома ВКП(б) И. М. Фирсов и председатель крайсовпрофа А. М. Фогелев.

К СВЕДЕНИЮ ЧИТАТЕЛЕЙ

В редакцию журнала „Автомобиль“ поступают письма по вопросу приобретения литературы о конструкции, эксплоатации и ремонте автомобилей. Рекомендуем читателям обращаться не в редакцию, а непосредственно в издательства, выпускающие эту литературу, или по адресу: Москва, проезд Куйбышева, 8, МОГИЗ, „Книга почтой“.

АВТОМОБИЛЬНАЯ ХРОНИКА

25-ЛЕТИЕ ТАКСОМОТОРНОГО ТРАНСПОРТА

Автомобильная общественность Москвы отметила 25-летие столичного таксомоторного транспорта.

За четверть века, прошедшую с тех пор, как на улицах Москвы появились первые 15 такси, таксомоторный транспорт советской столицы вырос в сотни раз.

За пятилетие с 1925 по 1930 год количество пассажирских такси с 15 автомобилей увеличилось до 271. К концу 1935 года число их достигло 497, а в предвоенное пятилетие, количество такси еще увеличилось почти в десять раз.

После окончания Великой Отечественной войны таксомоторный транспорт столицы пришлось создавать почти заново. Возрождение его шло быстрыми темпами, и в нынешнем году он, по количеству выходящих на линию исправных автомобилей и по объему перевозок, значительно превысит довоенный 1940 год при меньшем списочном количестве автомобилей.

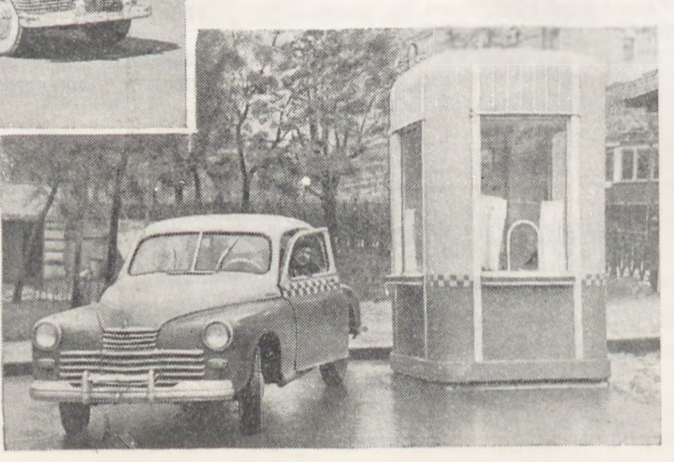
Благодаря правильной организации профилактических осмотров и ремонтов и более высокой, чем до войны, технической культуре шоферов, процент автомобилей-такси, простаивающих в ремонте, несравненно ниже, чем до войны.

Таксомоторные парки столицы в настоящее время пополнились автомобилями новых марок. Москвичи пользуются сейчас такими комфортабельными автомобилями-такси, как ЗИС-110 и М-20 «Победа». В ближайшее время Москва получит еще 500 легковых машин, в том числе 150 новых автомобилей-такси марки ЗИМ-12 производства Горьковского автомобильного завода им. В. М. Молотова.

Скоро на автомобилях-такси появится новый более совершенный и точный таксометр, который может считать по двум тарифам, отмечает количество посадок за рабочий день, а также показывает работу часового механизма и гибкого вала. Шкала таксометра хорошо освещена.

За последние годы в Москве увеличилось количество таксомоторных парков и обновлено и улучшено их оборудование. В парках проводится большая рационализаторская работа. Так, механик 1-го таксомоторного парка т. Викторов модернизировал счетчик, благодаря чему стало возможным оборудовать ими все пассажирские такси новых моделей. Передовые шоферы и обслуживающий персонал таксомоторных парков ведут борьбу за улучшение и удешевление эксплоатации такси, сокра-



На фото: слева—у Киевского вокзала; внизу—диспетчерский пункт такси на Трубной площади.

Фото *В. Девгялло.*



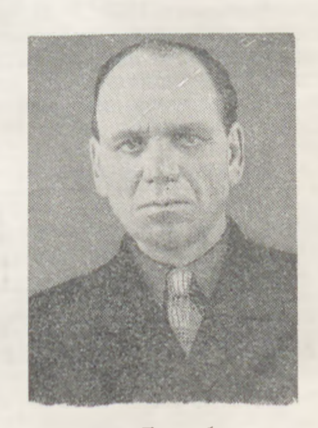
Л. Оленин.



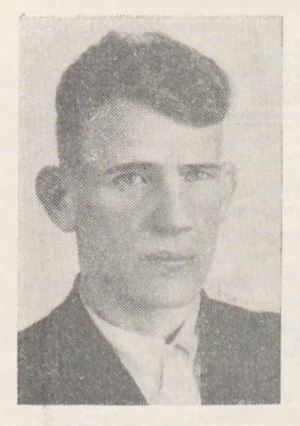
М. Викторов.



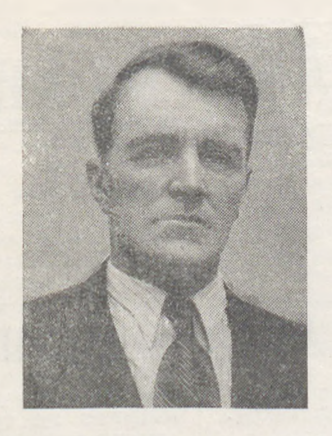
Н. Харузин.



П. Безгубов.



Г. Пыркин.



П. Розанов.



И. Лопашев.

щение сроков ремонтов, увеличение норм межремонтных пробегов, экономию топлива. В различных частях города построено 28 диспетчерских павильонов, что позволило улучшить обслуживание населения столицы.

В честь 25-летнего юбилея работники московского такси развернули социалистическое соревнование на досрочное выполнение плана.

В таксомоторных парках имеется более двух тысяч шоферов-стотысячников. Бригада шоферов-стотысячников 1-го таксомоторного парка в составе Л. Оленина и Н. Харузина (оба первого класса) на автомобиле М-20 на 2 июня прошли 108 тыс. км без капитального ремонта. Норму пробега покрышек они превысили более чем в два раза. На ремонтах бригада сэкономила 11 031 руб.

В этом же парке выделяются высокими производственными показателями шоферы тт. П. Безгубов и П. Розанов.

Шоферы 2-го таксомоторного парка И. Лопашов и Д. Панфилов известны далеко за пределами своего парка, как стотысячники. И. Лопашов выполнил план 1949 г. на 210% и за четыре месяца текущего года на 254%. Его автомобиль прошел 121 700 км без капитального ремонта. Коллектив парка гордится также шофером героем Великой Отечественной войны К. Мартемьяновым, грудь которого украшают девять орденов и медалей. За отличную работу Мартемьянов занесен в «Книгу почета» парка.

Прекрасно работает бригада шоферов 3-го грузового парка в составе П. Хижнякова и Н. Ветрова. Их автомобиль ГАЗ-АА прошел 178 291 км без капитального ремонта, а пробег покрышек составил 46 757 км. За четыре месяца текущего года они сэкономили 167 л бензина.

Высокими производственными показателями отличаются и многие шоферы остальных таксомоторных парков столицы — Г. Пыркин (4-й парк), Ф. Исаков (5-й парк), М. Грибов и В. Ивантьев (6-й парк), П. Гранкин и М. Шведко (7-й парк).

В связи с 25-летием таксомоторного транспорта столицы 25 июня состоялось большое гулянье работников автотранспорта в Сокольническом парке культуры и отдыха.

МОТОЦИКЛЫ СВЕРХ ПЛАНА

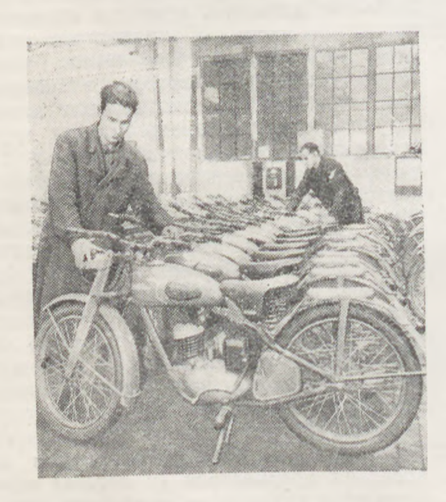


Фото В. Мастюкова и В. Хухлаева (ТАСС).

На Московском мотоциклетном заводе широко развернулось социалистическое соревнование за досрочное выполнение плана сталинской пятилетки. Коллектив завода стал на стахановскую вахту.

Выполняя и перевыполняя задания, работники завода в первом полугодии выпустили 750 мотоциклов сверх плана.

На снимке: В сборочном цехе завода. Приемка новых мотоциклов. Слева — контролер главного конвейера В. Немцев.

КОЛХОЗНИКИ УЗБЕКИСТАНА ПОКУПАЮТ АВТОМОБИЛИ М-20 „ПОБЕДА“

Автомобили индивидуального пользования «Москвич» и «Победа» пользуются большой популярностью среди колхозников. Спрос на эти автомобили непрерывно растет.



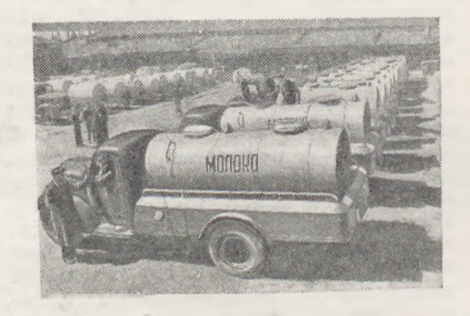
На нашем снимке бригадир тракторной бригады 1-й Самаркандской МТС депутат Верховного Совета Узбекской ССР Мастура Азизова у собственного автомобиля «Победа» на полевом стане.

Фото А. Кузьменко (ТАСС).

АВТОЦИСТЕРНЫ ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ МОЛОКА

Ленинградский машиностроительный завод изготовляет автоцистерны для перевозки молока.

В настоящее время коллектив завода закончил монтаж серии молочных автоцистерн на базе автомобиля ЗИС-150 для Московского молочного комбината им. М. Горького. Емкость автоцистерны — 2 800 л.



На снимке: готовые молочные автоцистерны перед отправкой в Москву.

Фото Г. Чертова и Н. Янова (ТАСС).

ДВЕ КНИГИ ДЛЯ ЮНЫХ АВТОМОБИЛИСТОВ

В. ИЕРУСАЛИМСКИЙ. РЯДОМ С ВОДИТЕЛЕМ. Детгиз. Ленинград. 1949 г. Стр. 250. Тираж 30 000 экз. Цена 11 р. 15 к.

Л. БЕРМАН. АЗБУКА АВТОТРАКТОРНОГО ДЕЛА. Детгиз. Москва. 1949 г. Стр. 160. Тираж 45 000 экз. Цена 6 р. 50 к.

Московское и Ленинградское отделения Детгиза выпустили в свет две книги для юных автомобилистов.

В. Иерусалимский, автор книги «Рядом с водителем», поставил себе целью «помочь старшим школьникам узнать автомобиль и по-настоящему полюбить его». Эта задача имеет несомненно большое воспитательное и общественное значение, и, надо отдать справедливость автору, что к ее разрешению он подошел вдумчиво, добросовестно, с полным сознанием ответственности перед молодым читателем.

В книге освещено устройство автомобиля и его узлов, основы правил управления автомобилем и правил движения, она знакомит читателя с достижениями советского автомобилестроения и рассказывает о его перспективах.

Книга написана технически грамотно, достаточно популярно, материал ее изложен интересно, порой увлекательно, и легко усваивается. Чувствуется, что автор любит и уважает своего юного читателя. В книге нет «сюсюканья». По языку и содержанию она может служить примером для авторов детской технической литературы. Книга хорошо иллюстрирована.

В книге есть отдельные недочеты. Так, глава II «Первое знакомство» излишне детализована и перегружена материалом; неудачно название и построение главы VI «Масло и вода на службе у автомобиля». Автором почему то не назван «маленький легковой автомобиль, выбранный для первого знакомства» (стр. 20), вследствие чего приводимые в главе III и дальше цифровые показатели (давления масла, воздуха в шинах и др.) читатель может понять, как обязательные для всех автомобилей. В отдельных случаях не выдержана терминология (дроссельная заслонка, дроссель и дроссельный клапан; мотор и двигатель). Жиклер неверно рассматривается только как «разбрызгиватель» (стр. 107); неправильны утверждения, что «основное требование к маслу — полнота сгорания» (стр. 90), что «карбюратор служит для испарения топлива» (стр. 102), «ротор, вращаясь, поочередно касается всех контактов» (стр. 128) и др.

Логически не обосновано утверждение, что двухтактные двигатели невыгодны, «так как расходуют в полтора раза больше топлива»; по меньшей мере сомнительно, что «любой из наших автомобилей в любую минуту и без особого труда можно превратить в газовый» (стр. 233, где идет речь о газогенераторных и газобаллонных автомобилях).

Несмотря на отмеченные недочеты и некоторые, не вызванные необходимостью повторения, книга В. Иерусалимского будет прочитана с интересом и пользой не только юным, но и взрослым читателям.

Несколько в ином плане построена книга Л. Бермана «Азбука автотракторного дела», предназначенная также для школьников. В этой книге, кроме описания автомобиля, помещены «задания» учащимся по моделированию механизмов и деталей автомобиля, иллюстрируемые рисунками и указаниями, как можно построить ту или иную модель из доступных материалов. В этой части, занимающей примерно одну треть объема, книга будет полезна для школьников. Однако остальная, большая часть книги, где автор пытается разъяснить и популяризировать устройство и работу автомобиля, содержит множество неверных объяснений и сомнительных сравнений, написана путаным, засоренным языком и изложена в методически неоправданной последовательности.

Так, в историческом разделе (стр. 12) читаем: «на дорогах, вытесняя конные повозки, стали ходить паровые». Это неверно, никогда паровые повозки не вытесняли «конных». Двигатель (по автору) располагается впереди для того, «чтобы не обеспокоить пассажиров при производстве починок» (стр. 14).

Объясняя в чем «секрет скорости» (стр. 15) автор спрашивает, где окажутся через час отправившиеся по дороге на Серпухов пешеход, велосипедист, повозка, автомобиль и самолет? Победил, как и следовало ожидать, самолет. Секрет скорости оказался в том, что человек лишен колес и движется медленно, повозка едет быстрее за счет колес, велосипед за счет шариковых подшипников, автомобиль за счет подшипников плюс двигатель. Короче говоря, скорость достигнута путем замены трения скольжения трением качения. Причем же тут самолет? Решить это предоставляется фантазии юного читателя. Здесь же вскользь упоминается о поворотных цапфах передних колес автомобиля; отношение их к «секрету скорости» также весьма туманно.

В пояснение силы инерции (стр. 22) говорится: «На ровной площадке стоит ж о р н о в... попытаемся сдвинуть его с места». Очевидно имеется в виду мельничный жернов. Пример явно неудачный, если не разъяснено, что такое «жорнов» и почему его трудно сдвинуть с места. Дальше идут такие словосочетания: «действие по инерции»; «шатун, ухватившийся за колено вала» (стр. 23)....

Шлицы на карданном валу нужны, оказывается, на тот случай, если «ведущая ось несколько отстает от машины или нагоняет ее...» (стр. 39). Интересное зрелище — отстающий от машины задний мост! Здесь же упоминается «хвостовик» без дальнейших пояснений. Тактом автор называет «то, что происходит каждый данный момент в цилиндре».

Путанно, часто технически неправильно и сложно описаны процесс работы карбюратора типа «Зенит», системы пуска, холостого хода и экономайзера (стр. 57—63).

Еще больше извращений имеется в разделах, посвященных электрическим процессам. Аккумуляторная батарея названа «машиной прямоугольной формы». В автомобильном генераторе юный читатель будет безуспешно искать подковообразный постоянный магнит, между полюсами которого, судя по описанию, вращается якорь. У коллектора находятся «щетки с угольками». Сами щетки включены автором в понятие коллектора. Искру, оказывается, можно получить сдвигая навстречу друг другу концы проводов, находящихся п о д т о к о м, причем рекомендуется сдвигать провода, идущие от аккумуляторной батареи. Необходимость реле обратного тока объясняется тем, что «соседство аккумулятора с динамо далеко не безобидно». Принцип действия реле описан неверно: срабатывание реле на включение обеспечивается не «толстой» обмоткой, как утверждает автор, а шунтовой. Контакты, по словам автора, открывают и закрывают «проход току», а в одной цепи у него одновременно действуют два тока. Молоточек и наковальня прерывателя (у автора) получили свое название по признакам «внешнего сходства», чего в действительности нет; есть сходство действия.

Раздел «Электрическое хозяйство автомобиля» (стр. 74—83) изобилует еще большими ошибками и может только дезориентировать юного читателя. В качестве аналогии электрических цепей схемы электрооборудования автор приводит организацию уличного движения в городе. Различные токи разъезжают у него по улицам, реле и выключатели регулируют движение. Тут же даны «правила движения» применительно к электрическому току. Вред этой вульгаризации трудно переоценить.

Приводим еще несколько примеров авторских «объяснений»: «...легкость самой двуколки, отличная живая сила и скромное приспособление на осях колес — вот в чем секрет этого скоростного рекорда». Что за «скромное приспособление» — неизвестно.

«...прямолинейно-возвратное движение поршня, возникшее в результате взрыва...». Возвратным движением поршень не обязан взрыву.

«...пружина все время стремится вытянуть клапан наружу и потому заставляет шляпку клапана садиться...» Пружина втягивает клапан вовнутрь.

«Переднее колесо танка приподнято над землей. Гусеница с катком круто взбегает на него...» Это возможно только при движении танка задним ходом. При движении вперед гусеница, наоборот, сбегает с него.

То, что указано нами, далеко не исчерпывает всех примеров неряшливости и ошибок, имеющихся в книге; их можно было бы привести значительно больше.

Язык книги (повидимому, в целях ложно понятой популяризации) засорен и также неряшлив, термины и определения расплывчаты и зачастую неправильны. Такие слова, как «дать скорость», «колдобина», «тесный кожух», «горючий паек», «губчатые пластинки» (в аккумуляторе) и многие им подобные не способствуют популярности изложения.

Рисунки, за некоторыми исключениями, выполнены удовлетворительно, но и здесь хотелось бы видеть больше четкости и точности; безусловно неудачен рис. 78.

Автор написал недоброкачественную книгу, а редактор плохо ее отредактировал. Перечисленные недостатки тем более странны, что «Азбука автотракторного дела» в таком виде вышла «вторым, переработанным изданием».

Возникает законный вопрос: что заставило Детгиз выпустить в свет почти одновременно две столь различные по качеству книги на одну и ту же тему?

В. Лукачер

ПЕРВЫЙ РОМАН О ВОДИТЕЛЯХ

В журнале «Октябрь» № 1, 2 и 3 за 1950 г. напечатан роман Анатолия Рыбакова «Водители».

Роман «Водители», в котором впервые в истории советской литературы правдиво и талантливо показаны жизнь и труд советских автоработников, привлек к себе внимание автомобильной общественности и вызвал оживленные отклики.

В апреле и мае при участии автора романа в Центральном клубе шоферов и в Министерстве автотранспорта РСФСР было проведено обсуждение этой книги.

Все участники встречи — шоферы-стотысячники, стахановцы, инженерно-технические и руководящие работники автотранспорта приветствовали появление в нашей литературе первого романа о труде автоработников.

Автору удалось создать ряд живых, типичных образов и показать как рождается новое социалистическое отношение к труду, как растут ряды передовиков — шоферов-стотысячников. А. Рыбаков в своем произведении убедительно рисует людей, для которых труд превратился в дело чести, доблести и геройства и стал потребностью.

Главные герои романа директор автобазы Поляков, шоферы Демин и Нюра Воробьева, токарь парторг Тимошин — это яркие, правдивые образы передовых людей автотранспорта. По меткой характеристике автора, для шофера-стотысячника Демина работа на автомобиле «уже больше чем профессия — это его жизнь».

Интересен образ грузчика Королева, который становится новатором, ищущим новые пути для улучшения и рационализации своего труда.

Большой удачей автора следует считать образ директора автобазы Полякова — энергичного и волевого руководителя, не останавливающегося на достигнутом. Поляков с большевистской прямотой и принципиальностью борется за улучшение работы автобазы.

Полякову противопоставлен управляющий автотрестом Канунников, случайный человек на автомобильном транспорте, «для которого заведывание чем-нибудь стало специальностью».

Спор Канунникова с Поляковым о списании автомобилей, которые по мнению Полякова еще можно восстановить, имеет принципиальное значение — это спор между отживающим у нас типом горе-хозяйственника, в сознании которого сильны еще пережитки капитализма, и подлинно-советским руководителем, для которого государственные интересы всегда стоят выше узковедомственных.

Однако при всех положительных качествах роман имеет ряд недостатков, на которые указывали участники обсуждения.

По общему мнению, автор неправильно трактует взаимоотношения между автобазой, трестом и министерством. Канунников, а вместе с ним и весь аппарат треста только тем и занимаются, что тормозят работу автобазы. Между тем, в действительности, поведение Канунникова сразу же вызвало бы соответствующее вмешательство со стороны областных организаций и министерства.

Следует отметить, что в отношении Канунникова Поляков ведет себя пассивно и не борется с ним, как подобает советскому руководителю и коммунисту.

Слишком много места уделено в романе таинственным махинациям жулика Вертилина. Такие типы может быть и встречаются в нашей действительности, но вряд ли им стоило уделять много места в романе.

Недостаточно показана автором роль партийной и профсоюзной организации в деле воспитания шоферов и других рабочих.

Отдельные эпизоды в романе жизненно не оправданы. Так, например, Демин ночует в машине у ворот завода, чтобы утром успеть первым погрузить кирпич. В этом эпизоде автор неудачно пытается раскрыть «секрет» успеха в работе Демина. Ведь Демин здесь удлиняет свой рабочий день. Такое объяснение причин систематического перевыполнения плана Деминым, может быть невольно для автора, превращается в извращение смысла и содержания стахановского движения.

Неправильно также показывать сутолоку и суматоху в работе профилактория, тем более в автобазе, где, по словам автора, хорошо организован труд.

Подробному анализу при обсуждении романа были подвергнуты его художественные качества. Участники встречи отмечали, что речь персонажей романа засорена шоферским жаргоном.

Роман «Водители», несмотря на некоторые отмеченные недостатки, имеет для работников автотранспорта большое воспитательное значение.

Писатель А. Рыбаков в своих выступлениях ответил на многочисленные вопросы присутствовавших и сообщил, что продолжает работать над романом для издания его отдельной книгой и учтет замечания, высказанные работниками автотранспорта.

Инж. М. Шулов

Цена 2 руб.

НОВЫЕ КНИГИ

Руководство по техническому обслуживанию легкового автомобиля М-20 «Победа». Технический отдел Министерства автотранспорта РСФСР. Издательство Министерства коммунального хозяйства РСФСР. 1950 г. Стр. 174. Тираж 10 000 экз. Цена 10 р. 10 к.

В книге приведены объемы работ и технологические процессы ежедневного ухода, первого и второго технического обслуживания автомобилей М-20 «Победа».

Технологические процессы разработаны на полный объем всех обязательных работ, выполняемых при каждом виде технического обслуживания автомобиля; на выполнение каждой операции приведена норма времени.

Книга рассчитана на инженерно-технических работников автохозяйств.

М. И. ЛЫСОВ. Механизмы рулевого управления автомобиля. Машгиз. 1950 г. Стр. 178. Тираж 10 000 экз. Цена 9 р. 50 к.

В книге дается краткий обзор основных конструкций рулевых механизмов и приводятся данные по теории рулевых передач. Кроме того, в книге устанавливаются параметры и критерии для оценки рулевых механизмов, приводятся результаты некоторых теоретических исследований, а также мероприятия по улучшению наиболее распространенных конструкций рулевых механизмов.

Книга предназначена для инженерно-технических работников автохозяйств и может служить пособием для преподавателей и студентов автомобильных втузов.

Н. А. БУХАРИН. Тормозные системы автомобилей. Машгиз. 1950 г. Стр. 292. Тираж 4400 экз. Цена 22 р. 70 к.

Книга является монографией по вопросам торможения автомобиля, по теории, конструкции и расчету его тормозной системы. В книге использован отечественный опыт по проектированию, производству и испытанию тормозных систем автомобилей.

Книга рассчитана на инженерно-технических работников автомобильной промышленности и автотранспорта, а также может быть использована студентами автомеханической специальности.

Н. В. БРУСЯНЦЕВ, Н. В. КАЛАШНИКОВ. Автомобильные консистентные смазки. Машгиз. 1950 г. Стр. 188. Тираж 5500 экз. Цена 8 р. 90 к.

В книге рассматриваются свойства и особенности антифрикционных автомобильных консистентных смазок, дается понятие о методах их производства, излагаются сведения об испытаниях этих смазок, контроле качества и применении их для смазки деталей и механизмов автомобилей.

Книга предназначена для инженерно-технических работников автомобильной промышленности и автотранспорта, а также может быть использована в качестве пособия для студентов автомеханических и автотранспортных факультетов втузов.

Редактор М. С. Бурков

ИЗДАТЕЛЬСТВО МИНИСТЕРСТВА КОММУНАЛЬНОГО ХОЗЯЙСТВА РСФСР

Технический редактор Э. Лайхтер

Л43648. Сдано в производство 6/VI 1950 г. Подписано к печати 21/VII 1950 г. Тираж 16 700
Бумага 60×92¹/₈ = 1,5 бумажных — 3 печатных листа. Печ. знаков в 1 п. л. 80 000. Зак. 1502. Уч.-изд. л. 6

13-я типография Главполиграфиздата при Совете Министров СССР, Москва, Гарднеровский пер., 1а